Motor Clásico
Agosto 2001
800 pta
163

Dossier

Seat 124

8 414520 000211 00163

Comparativa
- Morris Minor
- VW Escarabajo

Prueba
Delaunay-Belleville tipo P4

BMW 700 Cabriolet • Moto Guzzi 850 Eldorado • Prototipos Bisiluros

Escaneado con CamScanner

"Hay quienes aseguran que a un inglés le bastan 7 días para crear un Caterham"... ¡irreverentes!

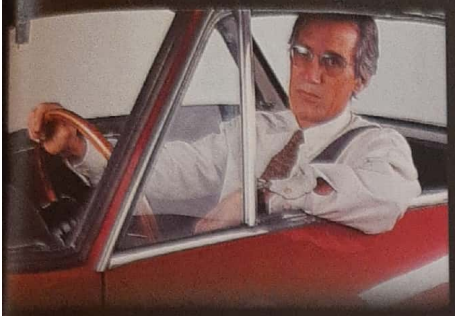
Caterham Super Seven

El Mito

ARAIZU distribuidor exclusivo Caterham • C/ Vía dos Castillas, 3. Pozuelo de Alarcón. 28223 Madrid. Tel. / Fax: 91 351 57 58

Escaneado con CamScanner

Manivela de arranque



Coincidencias

En este año 2001 serán más de 40 los salones, ferias y mercadillos que se celebren en España en torno a los vehículos de colección. Una cifra que deja bien clara la importante afición que hay por este tipo de actividades. También es cierto que no todas tienen la misma importancia ni atraen al mismo número de aficionados, pero resulta una pena que muchas tengan que coincidir en su fecha de convocatoria. Entiendo que la celebración de muchos de estos eventos va ligada a fiestas patronales, a actividades de los ayuntamientos o simplemente a la costumbre establecida, siendo difícil buscar un cambio de fecha. Pero esta coincidencia de fechas, desde el punto de vista de los aficionados y, sobre todo, de los expositores, resulta un problema complicado de resolver.

Todo esto viene a cuento porque acabo de enterarme de que en el mes de octubre coinciden el mismo fin de semana el Retromotor de Bilbao y el Retroautomóvil de Murcia. Una pena porque, a buen seguro, habrá quienes no quieran perderse ninguna de las dos ferias.

Imagino que no soy la primera persona a la que se le ocurre que debería existir algún tipo de asociación entre los organizadores de este tipo de eventos que, entre otras cosas, les permitiera programarlos sin coincidencias importantes. Sé que la FEVA ha iniciado algunas gestiones en este sentido, pero también entiendo que desde su posición de Federación de Vehículos Antiguos necesitaría la colaboración de todos los organizadores para elaborar un calendario en el que no se crearan problemas como el de Bilbao y Murcia. Sería algo que no costaría mucho esfuerzo y que dejaría a toda la afición más satisfecha.

Felipe de la Rica: Director
frica@mpib.es

SUMARIO

En agosto

Página 8

Cientos de coches, tan interesantes como este Pope Toledo de 1904, volvieron a hacer brillar el Festival de Goodwood.

Página 30

El BMW 700 es un *pequeño gran* coche, propulsado por un motor casi de moto y capaz de dejar *llorando* a más de un cochazo.

Página 56

La 850 Eldorado es un ejemplo del proceso de adaptación al gusto *yankee* que Guzzi hizo de sus motos a principio de los setenta.

- Noticias ..... Pág. 4
- Festival de Goodwood ..... Pág. 8

Subir y arrancar

Dossier:
- Seat 124 ..... Pág. 10

Prueba:
- Delaunay-Belleville 10/12 CV tipo P4 ... Pág. 24
- BMW 700 Cabriolet Pág. 30

Comparativa:
- Morris Minor Descapotable - VW Escarabajo Cabriolet ..... Pág. 38

Ayer y hoy

Historia:
- Prototipos bisiluros . Pág. 46

¿Qué comprar?
- Coches hechos sólo en España ..... Pág. 50

Dos ruedas y side

Prueba:
- Moto Guzzi V7 Eldorado ..... Pág. 56

Técnica y restauración

Taller clásico:
- Herramientas básicas (II) ..... Pág. 62

Preguntas y respuestas ..... Pág. 66
Automobilia ..... Pág. 68

Competición

- Campeonato de Clásicos: Jarama y Montmeló .. Pág. 70
- Le Mans Legends .... Pág. 74

Reuniones y clubes

- Rallyes ..... Pág. 76
- Almanaque ..... Pág. 80

Índice

- Pruebas, dossieres, marcas y taller ..... Pág. 82

Economía y dinero

- Guía de cotizaciones ..... Pág. 88
- Mercado: ..... Pág. 98

Escaneado con CamScanner

Desde primera hora, la actividad fue intensa el 16 de junio en el patio emparrado de la calle Núñez de Balboa.

De bote en bote
VI Feria de Automobilia de Madrid

J.A. Aldasoro (texto y fotos)

Año tras año, al menos durante una mañana de sábado del mes de junio, en el patio madrileño de la iglesia británica de Saint George se baten todos los récord de densidad demográfica. Parece materialmente imposible ubicar una mesa más y si me apuran, ni una silla. Y es que, a pesar de lo entrañable y romántico que resulta el patio emparrado, la afición también aumenta y moverse sin estorbar cada vez resulta más difícil. Como viene siendo habitual en las últimas ediciones, la mayoría de expositores se dedicaban a la compra-venta-trueque de miniaturas y juguetes; la afición al slot también sigue en auge. La venta de revistas, libros y catálogos se reducía a un stand especializado y a otros dos que tenían alguna cosilla. La inflación parece contenerse y los precios desorbitados ceden terreno a valores más aquilatados, que permiten un mercado más ágil y que género cambie de manos más fácilmente. Tampoco hay que engañarse, lo bueno, raro o muy buscado siempre es caro y últimamente, la mercancía "made in Spain" cotiza al alza. Nadie piense que daban los Dinky Toys a "cuatro perras" o que regalaban Chiqui-cars de Nacoral o los minúsculos Anguplas. Lo mismo ocurría en el sector papelero; un anuario de la Revue Automobile o un Motor

Mundial de 1952, indudablemente se pagan, pero no con un ojo de la cara. En fin, al menos un día al año se evoca la niñez recordando aquel R-10 blanco de Joal, al que se le abrían las puertas, el capó y el maletero o el Pegaso portacoches de Nacoral. No pudo ser esta vez, pero sí prohijamos un pequeño R-6 rojo, de la primera época Guisval.

España & Portugal 2001
Mini-Atlas de Carreteras

Michelin Ediciones de Viaje acaba de lanzar el primer Mini-Atlas España & Portugal 2001 del mercado. La reconocida experiencia en cartografía de Michelin, ahora condensada en un práctico y manejable atlas, pone las carreteras de España y Portugal en su bolsillo, convirtiéndose en la nueva e imprescindible herramienta para viajar por ambos países y sus islas. Editado en escala 1/1.000.000, su gran novedad es que refleja toda su información en un cómodo y práctico formato muy manejable (12,5 x 16,5 cm), encuadernado con una espiral que permite su plegado sobre las páginas que se consultan, con resistentes tapas semirrígidas, 59 páginas de cartografía y 26 de índice de localidades. Además, para encontrar información y planificar el viaje de la forma más cómoda y rápida, el Mini Atlas contiene un mapa-índice numerado, que muestra los dos países con sus principales ciudades e incluye una tabla que permite ver las distancias

kilométricas entre ellas. Por su formato manejable y poco peso, se convierte en el medio ideal de consulta, ya que se puede llevar a cualquier sitio en el bolsillo. A la venta al precio de 650 pesetas (3.91 ?), su aparición coincide con la de una colección completa de Mini-Atlas para viajar a los países que son los destinos preferidos de los españoles: Francia, Gran Bretaña & Irlanda e Italia.

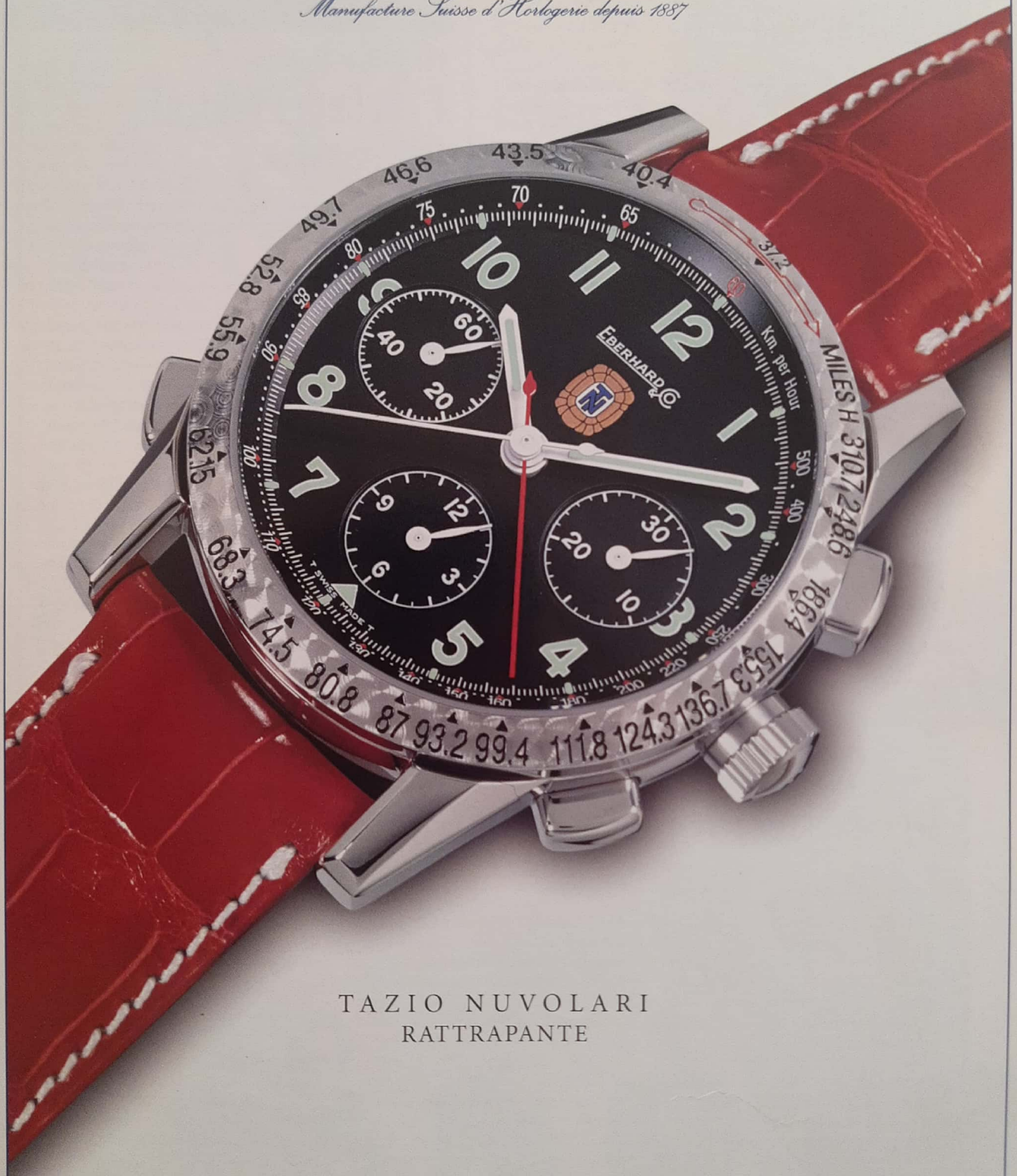
La solución
ELF Millésim Plus

La desaparición de la gasolina Súper con plomo afecta a la mayoría de vehículos clásicos de nuestro parque. La adaptación de una culata para gasolina sin plomo requiere generalmente una costosa intervención en la misma, cambiando válvulas, guías y asientos. Para quien no desee afrontar una operación de este calibre, ELF ha desarrollado en Francia el aditivo Millésim Plus, que ahora comercializa en nuestro país para que los motores puedan funcionar correctamente con la gasolina "verde", preferiblemente de 98 octanos. Este producto está formulado con una sal de potasio, un compuesto metálico alcalino, y un aditivo antidesgaste para las válvulas de los motores de cuatro tiempos. La sal de potasio forma una película protectora y lubricante que evita la adhesión asiento/válvula, responsable del desgaste de la misma. ELF Millésim ha sido intensamente probado en laboratorio y en carretera, anunciando una protección equivalente al plomo de la gasolina así como un mejor arranque en frío. Su empleo es sencillo: antes de repostar, se añaden dos tapones al depósito por cada 10 litros de gasolina. Se vende en envases de 1 litro (para aditivar 200 litros de gasolina) al precio de 2.800 Pta., a través de la red comercial de ELF MOTO, tel.: 93 476 67 00.

Escaneado con CamScanner

EBERHARD & CO

Manufacture Suisse d'Horlogerie depuis 1887



TAZIO NUVOLARI
RATTRAPANTE

Para más información dirigirse a DIARSA Buen Suceso, 13. 28008 MADRID. Tlf.: 91 540 10 48

Escaneado con CamScanner

El 15 y 16 de septiembre

VI Feria Expoclàssic de Mollerussa

La localidad leridana de Mollerussa celebrará los días 15 y 16 de septiembre su feria Expoclàssic, certamen que dispondrá de una muestra de vehículos históricos y clásicos, además del tradicional mercado del Automóvil, Motos, Accesorios y Coleccionismo. Entre los atractivos de este año destacan una exposición monográfica de motocicletas Rieju, un encuentro de clásicos deportivos MG y una exposición de miniaturas (monográfico Mercedes). Completará la oferta del salón el VIII Encuentro de Motos Antiguas y Clásicas Ciudad de Mollerussa, el domingo 16. El certamen está organizado por Fira de Mollerussa, en colaboración con la Associació Motos Clàssiques de Ponent, el Club de Vehicles Històrics de Lleida y el Club MG de Catalunya. En la edición 2000, diez mil personas visitaron el salón, que contó con la participación de setenta y cuatro expositores. El recinto ferial, situado en la Avenida del Canal de Mollerussa, estará abierto al público desde las 11 de la mañana a las 8 de la tarde durante el sábado, y desde las 10 de la mañana a las 8 de la tarde el domingo. La entrada es gratuita. Información y reservas de stands en Fira de Mollerussa, Avda. del Canal, s/n 2ª planta. 25230 Mollerussa. Tels.: 973 60 07 99 y 973 60 34 91. E-mail: info@fira.com

En Vélez-Málaga

I Feria del Vehículo Histórico

Durante el 15, 16 y 17 de junio tuvo lugar la I Feria del Vehículos Histórico en el Centro Comercial "El Ingenio", en la localidad malagueña de Vélez-Málaga. Esta feria, organizada por el Club de Clásicos Deportivos Sur de Europa y Retrocar Málaga, fue patrocinada por el propio Centro Comerical y el Ayuntamiento de Vélez-Málaga. Situada bajo una carpa, en un amplio espacio al aire libre, los organizadores planificaron una feria en la que tuvieron cabida automóviles, motocicletas, repuestos y artículos de muy diversa índole. Fueron expuestos modelos muy representativos y reputados de entre los clásicos (Auburn, Mercedes-Benz Adenauer, Facel-Vega, Austin-Healey, etc.) y el mercado de revistas, accesorios y coleccionismo estuvo muy concurrido en una feria que contó con una gran afluencia de público. La organización confía en que el evento se consolide y que en años sucesivos llegue a ser un punto importante de encuentro, en el sur de España, para los aficionados al vehículo clásico e histórico. El clima acompañó y tanto entendidos como curiosos se acercaron a contemplar coches y motos que antaño dominaron la carretera y que, hoy en día, son preciadas piezas de colección.

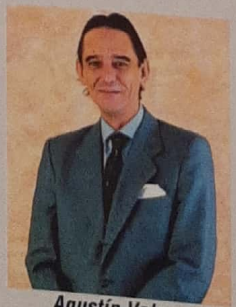
Nombramientos en Motorpress-Ibérica

Reestructuración del área deportiva y de relaciones externas

El grupo Motorpress-Ibérica (MPIB), empresa editora de MOTOR CLÁSICO y otras treinta publicaciones, inició en el año 1996, con la adquisición del 50 por ciento de la empresa de organización de eventos deportivos Esedos Organizaciones, una clara apuesta estratégica por el sector del deporte en general y, en especial, del deporte del motor. En la actualidad, Octagon, la multinacional americana más importante de márketing deportivo, forma parte destacada del accionariado de la ahora llamada Octagon-Esedos, y el grupo MPIB quiere reforzar la implicación deportiva de la editorial, así como su relación y coordinación con esta empresa participada, con el nombramiento de Miguel A. Guerrero como director de Organización de Actividades Deportivas de MPIB.

Asimismo, Agustín Valero ha sido nombrado director de Relaciones Institucionales del grupo, cargo que desarrollará junto con sus actuales funciones de director comercial de MPIB. Dentro del área de Relaciones Institucionales, Alicia Martínez-Pereda ha sido nombrada directora de Relaciones Públicas y del Gabinete Internacional de la compañía.

Miguel Guerrero


Agustín Valero

Alicia Martínez-Pereda

Escaneado con CamScanner

8 y 9 de septiembre

IV Feria Internacional de Oviedo

El Palacio Municipal de Deportes de al capital asturiana será, un año más, el lugar donde se celebrará entre el ocho y el nueve de septiembre la Feria Internacional del Vehículo Clásico y Antiguo "Ciudad de Oviedo". Sus organizadores, además de coordinar el mercadillo con vehículos clásicos y antiguos de dos y cuatro ruedas, recambios, automobilia y todo el material habitual en este tipo de ferias, han preparado en colaboración con la Asociación Ovetense del Vehículo Clásico dos pruebas que sin duda contribuirán a acercar nuestra afición al público en general. Por ello, el día 8 se celebra la Arrancada de Motos Clásicas "Ciudad de Oviedo", a cargo de la Agrupación Motorista Asturiana, y el día 9 se disputará el Rallye de Coches Antiguos "Ciudad de Oviedo", con autos fabricados antes de 1951. Para más información e inscripciones, contactar con la Asociación Ovetense del Motor Clásico. Tel.: 985 20 11 44. Fax: 985 22 78 67. Cempress@cero.com

6 y 7 de octubre

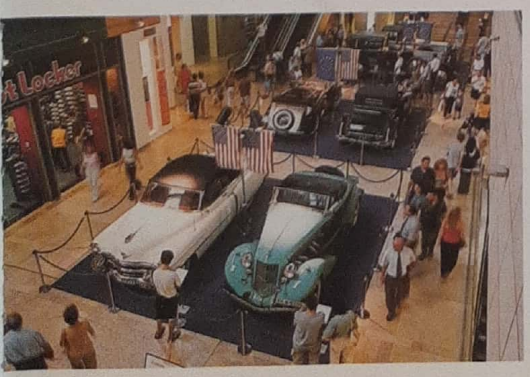
Retroautomóvil Murcia 2001

La feria del sector en la región murciana, Retroautomóvil Murcia, se va a llevar a cabo los días 6 y 7 de octubre en una nueva ubicación dentro del Polígono Industrial Oeste, a un kilómetro escaso del municipio de Alcantarilla y a 4 km de Murcia-centro. Dentro del recinto ferial habrá un mercado de compraventa y cambio de vehículos de época, así como puestos de recambistas, accesorios, miniaturas, libros, etc. El horario será de 10 a 19 horas ambos días. Información y reservas a través de Carlos del Espino. Tels.: 968 84 66 86, 696 50 98 58 y 626 75 02 15. E-mail: www.krksas@teleline.es

Abierta hasta el 23 de agosto

Exposición de Coches Antiguos

El Centro Comercial L'Illa Diagonal, situado en la Plaza Anglesola de la Ciudad Condal, tiene abierta al público una exposición que, bajo el título "Europa versus América" muestra seis coches de época en el espacio central de dicho recinto. Los seis autos, propiedad del coleccionista Ramon Magriñá, están fabricados en la primera parte del siglo XX, siendo tres de ellos de origen estadounidense (Cord de 1930, Auburn 851 Supercharged de 1935 y Cadillac serie 62 de 1953) y los otros tres construidos en Europa (Rolls-Royce Phantom I de 1927, Hispano-Suiza H6 B de 1928 y Delahaye 135 M de 1937). Durante la exposición, los clientes del centro pueden participar en un concurso: los que elijan el que más les guste entrarán en el sorteo de un paseo por la Avenida Diagonal en uno de los automóviles expuestos.



Breves

Miniaturas selectas

La firma helvética Ma Collection ha creado en escala 1/43 tres ejemplares dirigidos a coleccionistas especializados en modelos Renault o en ambulancias. Las miniaturas elaboradas por Ma Collection reproducen un Renault Primaquatre AGS Ambulancia Civil de

color crema y con su correspondiente Cruz Roja y los dos ejemplares que aparecen en la fotografía: otro Renault Primaquatre AGS de 1939 en versión Ambulancia de la Aviación francesa, de color azul oscuro, y otra del mismo modelo Renault pintada con los colores del Ejército de Tierra galo. E-mail: sordetmaco@orangemail.ch

Neumáticos para clásicos

La firma holandesa Vredestein está reforzando aún más sus vínculos con los clásicos deportivos, como se ha podido ver con su patrocinio del Winter Trial (Apeldoorn (Holanda)-Monte Carlo) en el pasado mes de febrero. Continuando con su larga tradición en el automovilismo deportivo, Vredestein ha lanzado su gama de neumáticos especiales para clásicos, formada por los tipos Sprint+, Sprint Classic y Snow+, estos últimos para conducción sobre nieve y claveteables. Para una información más personalizada, dirigirse a Vredestein Ibérica S.A. Tel.: 93 474 51 41 (Mónica Silvestre).

Homenaje a pilotos

Los veteranos pilotos alaveses Claudio Aldecoa y Jesús Sáenz de Buruaga recibieron hace escasas fechas un homenaje por parte de la Escudería Oiz. Para tal ocasión expusieron en el Palacio de Congresos Europa de Vitoria nada menos que doce clásicos deportivos, fotografías que rememoraban su participación en rallyes y cuadros de la pintora donostiarra Blanca Villanueva, cuyo motivo central eran los coches deportivos.

Escaneado con CamScanner

Goodwood Speed Festival 2001

¡Qué máquinas!

El noveno Festival de la Velocidad celebrado en Goodwood, al suroeste de Inglaterra, los días 6 al 8 de julio, fue nuevamente la fiesta del mundo del motor por excelencia, una de las mayores (por cantidad) e imponentes (por calidad) de las celebradas en Europa.

V. Christian Manz (texto y fotos)

Este año la presencia de bólidos de todas las naciones fue bastante equilibrada, ya que como protagonistas principales figuraron Ford y Daimler-Chrysler. Ambos celebraba su centenario en el mundo de las carreras. Ante tal representación americana y teutona, las italianos vaciaron sus museos de las más prestigiosas piezas para estar presentes en todas las categorías. Sólo los franceses se echaron en falta, ya que no estuvieron ni siquiera presentes en la exposición Cartier con las más suntuosas carrocerías, normalmente, el coto donde suelen brillar los elegantes y sofisticados diseños galos.

Como en otras ocasiones, el abanico de modelos de carrera abarcó los últimos cien años, con una buena presencia

Un Porsche 917 P/A de 1969, participante en las carreras CanAm americanas.

Escaneado con CamScanner

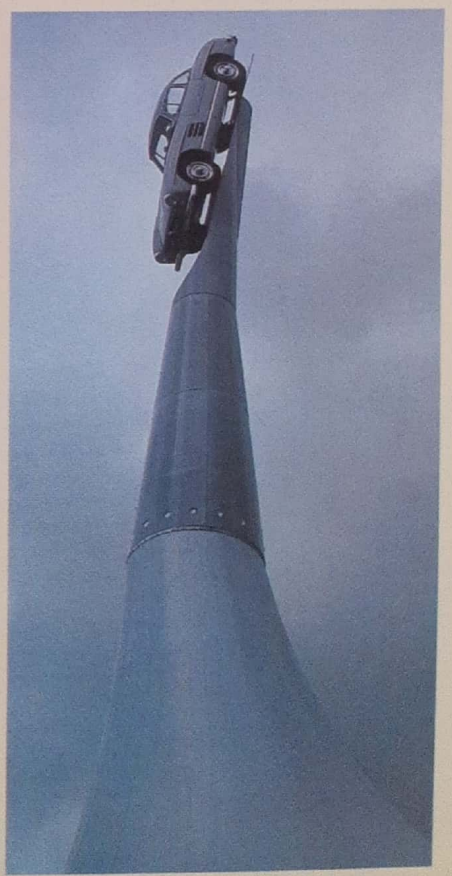
Esta plataforma Transporter Especial, con un 300 SLR sobre ella, es una fiel réplica de las que llevaba el equipo oficial alemán a las carreras.

¿Quién dice que no existe un Ferrari tipo break? Este 365 GTB/4 Daytona es, quizá, uno de los familiares más rápido... y cotizado.

Un Mercedes de 1914 de Gran Premio (nº 28) adelanta a uno de su antecesores, un primitivo Benz de 1908.

Este Ford T Racer de 1911 parecía un coche a medio armar; pero así de escueto era en realidad la versión de carreras del fabricadísimo modelo estadounidense.

De izquierda a derecha y de arriba a abajo: un Leon Bollée 45/50 HP "Roi de Belges" de 1905; el Fiat Mephistopheles de 1923, basado en un modelo de 1907 y equipado con un motor seis cilindros de avión de 21,7 litros; un Watson Offenhauser Wienberger Homes Special de 1962, dominador en el campeonato Indy americano entre 1962 y 1964; y un aerodinámico Fiat 1100 S Mille Miglia de 1947.



El 300 SL "Alas de gaviota" era el portaestandarte de Mercedes.

de bólidos modernos tanto de Formula 1, como del Rallye Monte Carro, Indianapolis y Le Mans y, como espectáculo aparte, los Muscle Cars de las carreras Nascar, TransAm y la NHRA de los Estados Unidos.

Desde hace un año también participan los llamados *soap box*, cochecitos sin motor que bajaban la pendiente de la montaña de Goodwood a alta velocidad.

En esta edición, la nota desenfada la pusieron cuatro protagonistas de las famosas carreras de *autos locos* del cine y del cómic, acompañados de sus protagonistas Penelope y Peter Perfect.

Impresionante, como año tras año, la presentación con que deleitó el duque de March, propietario de la inmensa finca donde se celebra el festival y entusiasta excepcional de los automóviles históricos. Con la ayuda de importantes patrocinadores, ha vuelto a consiguir reunir un plantel interesantísimo de coches deportivos y con pedigrí. □

Escaneado con CamScanner

DOSSIER

Todo un coche
Seat 124

Escaneado con CamScanner

El despegue económico de los años sesenta hizo posible que los afortunados poseedores de un utilitario o una motocicleta tuviesen por fin a su alcance un coche de tipo medio. Un coche en el que cinco personas viajasen cómodamente, con un maletero capaz y la potencia suficiente para subir los puertos con soltura.

I. Sáenz de Cámara (texto). J.F. Pacheco/MPI (fotos)

Escaneado con CamScanner

Escaneado con CamScanner

Velocidad y amplitud

La aparición del Seat 124 y sus derivados posteriores marcó un antes y un después en el panorama automovilístico hispano. Hasta entonces, la clase media acostumbraba a utilizar utilitarios todo atrás, válidos para realizar viajes largos, aunque con mucha paciencia y la necesidad de que los ocupantes se amoldasen al exiguo habitáculo.

Presentado por Fiat en 1966, el diseño del 124 respondía a un planteamiento conservador en lo técnico (propulsión trasera, eje rígido posterior, motor con árbol de levas lateral, dirección de tornillo) aunque con algunos destellos de modernidad (frenos de disco en las cuatro ruedas, rótulas tipo "for life", caja de cuatro velocidades sincronizadas) cuyos últimos objetivos eran conseguir un precio muy ajustado con elementos mecánicos de más que probada fiabilidad. Por el camino se quedó el proyecto de un modelo con tracción delantera, retomado para los Autobianchi Primula y Fiat 128, pero que fue desechado por su mayor complicación y coste superior sin que ello reportase claras ventajas.

Por lo visto, los hombres de Fiat debieron acertar, ya que para empezar el Fiat 124 fue Coche del Año de Europa 1967, un premio de reconocida solvencia creado por las publicaciones del motor más importantes del Viejo Continente. Con este galardón en el bolsillo, un Fiat 124 fue expuesto en el Salón de Barcelona de 1967, anticipo del inminente inicio de producción del Seat 124.

Excepto los escudos de la marca, el modelo español es exactamente igual al Fiat y desde su salida al mercado va acreditándose como un automóvil rápido y de una extraordinaria capacidad interior para su longitud de 4,03 metros. Sus formas rectilíneas, matizadas por leves perfiles curvos, hacen del 124 un automóvil proporcionado y con las zonas reservadas para el motor, los pasajeros y el maletero claramente diferenciadas.

El ejemplar de color marrón que les mostramos está construido y matriculado en 1969, lleva recorridos poco más de 70.000 km y fue adquirido a su primer propietario hace cuatro años. Se trata de una unidad muy bien conservada y en la que se ha respetado bastante la originalidad, como se puede apreciar en sus diminutos topes de parachoques, su mismo color de origen, tan a contracorriente de las actuales modas, o todos sus grupos ópticos. De hecho, llama la atención en las calles y la gente lo sigue con la mirada y con el oído, ya que no en vano corresponde a una época en que los coches se podían reconocer sin siquiera verlos.

Al acceder al interior, uno se topa con una tapicería de skay marrón que, aparte de no transpirar, en esta época del año resulta calurosa. En cambio, parecerá increíble, pero en la tarde de bochorno de la sesión fotográfica bastaba abrir un poquito dos ventanillas para rodar con un cierto confort térmico. ¿El motivo? un parabrisas, cristales laterales y luneta que caen bastante más en vertical que en los coches-invernaderos actuales, a lo que se suma un habitáculo con mayor volumen total. También es destacable su luminosidad interior, que va acompañada de una sensación de amplitud que ya quisieran los automóvi-

El volante grande y con cerquillo cromado para el claxon destaca en el amplio habitáculo del Seat 124. Obsérvese el espacio que ocupa la transmisión, bajo la palanca de cambios con pomo de plástico y la tapicería marrón de skay, tan calurosa en verano como fría en invierno.

Escaneado con CamScanner

les actuales de su categoría, y eso que son treinta años más modernos.

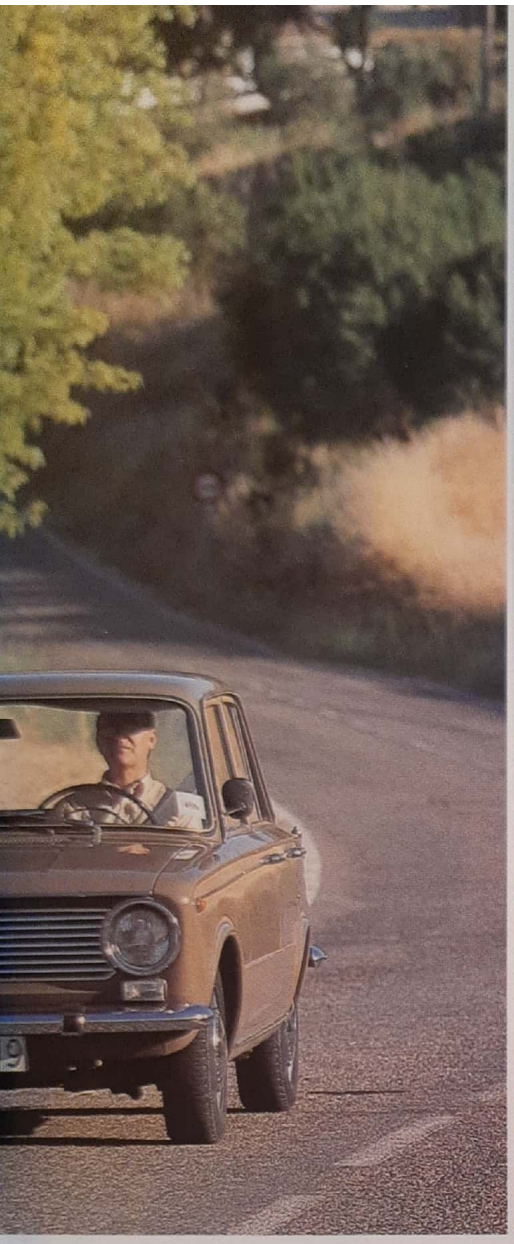
En curvas rápidas el 124 se muestra levemente subvirador, lo que obliga a anticipar un poco el giro, mientras que en curvas medias resulta prácticamente neutro, con esa agradable sensación de

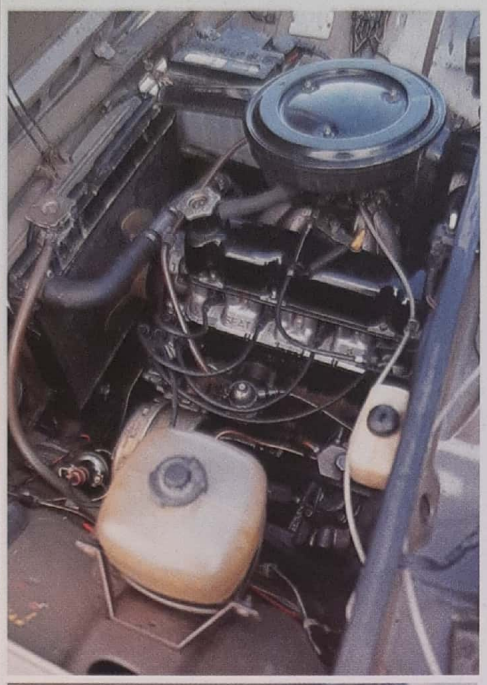
Las modificaciones externas del Seat 124-D afectan a la calandra, los topes de parachoques, los aireadores y los grupos ópticos traseros. En el interior cambia la tapicería, ahora bastante más confortable.

mover un volante sin efectos de la tracción. En cambio, cuando abordamos una curva lenta, tipo paella, la respuesta instantánea del motor en marchas cortas y la propulsión al eje trasero se alían para iniciar el sobreviraje. Llegados aquí, será bueno recordar que la dirección es más lenta de lo que sus tres vueltas de volante parecen indicar, por lo que es recomendable obrar con margen y ensayar en lugares despejados.

En cuanto a los frenos, estos coches salían de fábrica sin ningún tipo de asis-

Escaneado con CamScanner





La respuesta de este motor, diseñado por el ingeniero Lampredi, parece de un coche con mayor cilindrada. Sobre estas líneas, los pilotos traseros de la primera versión.

tencia, en la seguridad que los cuatro frenos de disco poseían una respuesta que un auto con menos de 900 kg. de peso en vacío no necesitaba asistir. Sin embargo la mayoría de los 124 incorpora un servofreno, bien instalado en el concesionario o bien en un taller privado, cuyo efecto suele ser el de clavar las cuatro ruedas contra el asfalto a nada que se pise el pedal con un poco de energía.

El ejemplar de color blanco de las imágenes es un Seat 124-D, versión surgida en 1971 y que tomó el relevo del Seat 124 a secas. Esta unidad fue matriculada en 1974 y su joven propietario la ha ido restaurando hasta dejarla muy próxima a su estado de origen. Con 149.000 km a sus espaldas, este coche ha mejorado mucho de presencia con el paso del tiempo, aunque aún le falta repasar un motor que no se ha abierto nunca y eliminar el ya audible traqueteo del grupo trasero.

Por lo demás, es un 124-D idóneo para ver los ligeros pero numerosos cambios que sufrió el modelo, tales como la incorporación de topes de parachoques más grandes, la calandra con parte de las lamas en negro mate, los grupos ópticos traseros de mayor tamaño o los aireadores en el montante trasero, hasta entonces inexistentes, con forma romboidal. Pasando al interior, veremos que ha desaparecido el cerquillo cromado del claxon, ahora con un pulsador a cada lado, y que una palanca a la derecha de la columna de la dirección acciona el limpiaparabrisas. La tapicería es de paño en la parte central, con los extremos de skay y colores bien contrastados con la pintura de la carrocería, y en la instrumentación disponemos de un reloj de temperatura de agua, algo que antes la mayoría de los usuarios instalaba aparte. En el apartado mecánico, el 124-D posee ya doble circuito de frenos y corrector de frenada en el eje trasero.

En cambio, siguió conservando hasta el final el famoso derivabrisas triangular, una puerta abierta a los amigos de lo ajeno que, dadas las cualidades dinámicas del coche y su proliferación por las calles, se convirtió por un tiempo en el modelo preferido de los atracadores. Todo un cumplido. □

Ficha técnica
Seat 124 de 1969

MOTOR

Tipo: 4 cilindros en línea, bloque de fundición y culata de aluminio, 5 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida.

Posición: delantero longitudinal.

Diámetro x carrera: 73 x 71,5 mm.

Cilindrada: 1.197 cc.

Relación de compresión: 8,8:1.

Distribución: por árbol de levas lateral movido por cadena. Dos válvulas por cilindro.

Alimentación: por carburador Bressel 32/32 de doble cuerpo y bomba mecánica de gasolina.

Potencia máxima: 60 CV DIN a 5.600 rpm.

Par máximo: 8,9 mkg DIN a 3.400 rpm.

TRANSMISIÓN

Propulsión : trasera.

Cambio: manual de cuatro velocidades más marcha atrás.

Relaciones y grupo: 1ª 3,75:1, 2ª 2,30:1, 3ª 1,49:1, 4ª 1:1.

Grupo: 4,30:1.

Desarrollos: 6,57 km/h a 1.000 rpm en 1ª, 10,71 en 2ª, 16,52 en 3ª y 24,63 en 4ª.

Embrague: monodisco en seco, de diafragma, con mando por cable.

BASTIDOR

Estructura: carrocería monocasco autoportante, de acero.

Suspensión delantera: independiente, con dos triángulos formando trapecio deformable, muelles helicoidales , amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora.

Suspensión trasera: por eje rígido, con barra Panhard transversal, dos brazos de empuje y control de par por bieletas, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora.

Frenos: de disco en las cuatro ruedas.

Dirección: de rodillo y tornillo sinfín, con 3 vueltas de volante.

Llantas: de chapa, en medida 4,5-13.

Neumáticos: radiales, en medida 155 SR-13 (opción).

CARROCERÍA

Diseño: berlina, obra del Centro Stile Fiat (Dante Giacosa).

Plazas: 5.

Batalla: 2,42 m.

Vías del./tras.: 1,33/1,30 m.

Largo x ancho x alto: 4,03 x 1,62 x 1,42 m.

Peso en vacío: 885 kg.

Depósito de combustible: 39 litros.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 144 km/h

Aceleración 0-400 m: 21,3 s.

Aceleración 0-1.000 m: 38,3 seg.

Consumo medio: 9 l/100 km.

FABRICACIÓN

Presentación: Salón de Barcelona, mayo de 1968.

Época de fabricación: 1968-1980

Unidades producidas: 888.668 (todas las versiones)

Escaneado con CamScanner

Turín - Barcelona - Pamplona

A partir del Seat 124, el fabricante español desarrolló una extensa gama que incluía berlinas, familiares y coupés. Centrándonos en la berlina y los familiares, repasamos la trayectoria de un modelo que comenzó y terminó en su versión básica con su motor de 1.197 cc, cuya potencia de 60 CV al comienzo y de 65 CV desde 1973 acercaba este coche a los 150 km/h. De hecho, este motor siguió su vida comercial con los Seat Ritmo hasta 1983, ya situado en posición transversal. Entre medias, los propulsores de 1.438 cc y los motores biárbol de 1.592, 1.756 y 1.920 cc hicieron que estos coches brillasen en las carreteras españolas y obtuviesen un acreditado palmarés en competición.

▼ 1966

El Fiat 124 es presentado en marzo en el Salón de Ginebra. El nuevo modelo tenía por misión sustituir a los Fiat 1300/1500, aparecidos en 1961, dentro de un ambicioso programa de fabricación multinacional e incorpora un motor diseñado por el ingeniero Lampredi. La versión de cinco puertas fue mostrada por primera vez en el Salón de Turín de ese mismo año.

▼ 1968

El Salón de Barcelona es el marco elegido por Seat para presentar el Seat 124, que en su primera época se caracteriza por sus topes de parachoques pequeños y una tapicería de skay marrón igual para todos los colores de carrocería. La transmisión al eje trasero está provista de una tan económica como rudimentaria trompeta. A finales de año aparece el Seat 124 L, versión lujosa con el salpicadero del inminente Seat 1430.

Escaneado con CamScanner

▼ 1969

En el Salón de Barcelona se muestran al público dos nuevos modelos, derivados del Seat 124: el Seat 124 Cinco Puertas y el Seat 1430. Este último, con un motor de 1.438 cc y 70 CV DIN en su primera época, alcanza los 150 km/h de velocidad máxima.

▼ 1970

Los Seat 124 comienzan a montar la suspensión posterior y la transmisión que ya empleaba desde su aparición el Seat 1430, con juntas cardánicas, dos barras de reacción adicionales y regulador de frenada.

▼ 1971

Aparece en marzo el Seat 124-D, distinguible por su calandra con parte de las lamas en negro mate, pilotos traseros más grandes y aireadores con forma romboidal. También incluye nueva tapicería, doble circuito de frenos y neumáticos radiales de serie. En agosto, el Seat 1430 recibe unos leves cambios estéticos y su motor pasa a ofrecer 75 CV DIN. Este 1430, el "potenciado", tiene una velocidad máxima de 155 km/h.

▼ 1973

En enero nace el Seat 124 LS, cuyo motor utiliza la culata del 1430 potenciado y entrega 65 CV DIN. Su velocidad máxima es de 150 km/h. En marzo surge el 1430 Especial 1600, también conocido como FU, más equipado y provisto de un motor biárbol de 95 CV DIN a 6.000 rpm. La empresa Ddauto (Desarrollos de Automoción S.A.) presentó en noviembre un Seat 124 con el motor 1800 del 124 Sport Coupé y notables mejoras de bastidor.

▼ 1974

Surge el 1430 Especial 1800 (FU-10 en la terminología interna de Seat). Dotado del motor del 124 Sport Coupé 1800, entrega 114 CV DIN y a partir de él se desarrolló el FU-11, una versión para competición dotada de dos carburadores dobles y una potencia máxima de 135 CV DIN. De este último

Escaneado con CamScanner

1973 Ddauto 1800

1978 Seat 124-1600

1979 124-2000

Seat pretendía fabricar cincuenta ejemplares que al final se quedaron en veinte. Ddauto, después de ver que Seat sacaba el 1430-1800, lo tomó como base para su preparación, que incluía dirección de cremallera, cambio de cinco marchas, frenos más potentes y unas suspensiones bien trabajadas con amortiguadores Bilstein de gas.

▼ 1975

Ante la aparición del Seat 131, la fabricación del Seat 124 se traslada a la factoría de Landaben (Pamplona) que hasta entonces había producido los Austin y Mini. El modelo dispone desde octubre de una carrocería con nuevo diseño de su frontal y su parte trasera, mientras que los 124 de Pamplona pasan a incorporar el eje posterior del Seat 131, con frenos de tambor. Las versiones son ahora 124-D, 124 D LS y 124 Especial, esta última con motor de 1.438 cc.

▼ 1976

En febrero se presenta el Seat 124-1800 sobre la nueva carrocería. Menos lujosos que los recordados FU y con un acabado de inferior calidad, los FL son sin embargo unos coches realmente rápidos y a precio muy competitivo.

▼ 1978

Surge en enero el Seat 124 1600, disponible en versiones para gasolina Normal y Súper. El modelo parece ya anticuado, pero sus prestaciones y el no excesivo dinero que hay que pagar por él hacen olvidar en parte su dirección de tornillo y rodillo, su depósito de sólo 39 litros y sus frenos traseros de tambor.

▼ 1979

En febrero sale el 124-2000, dotado de un motor biárbol de 1.920 cc que desarrolla 114 CV DIN a 6.000 rpm. Este modelo fue el último 124 potente, y de él se construyeron 829 unidades.

▼ 1980

Último año de producción del Seat 124, del que entre 1968 y 1980 se han construido 888.668 unidades y cuyo stock se liquidó en 1982. En septiembre se presenta el Seat Panda, sustituto del Seat 124 en la fábrica de Landaben.

Escaneado con CamScanner

Simca 1200

Coetáneos

Cuando el Seat 124 apareció en 1968, los únicos modelos algo comparables de fabricación nacional eran el Morris 1100 (que antes de acabar 1968 dio paso al Austin/Morris 1300) y su hermano el Seat 1500. En cualquiera de los tres podía viajar una familia con un cierto desahogo, como harán posible desde 1970 el Renault 12 y el Simca 1200, y, desde 1972, el Citroën GS.

Seat 1500

Citroën GS

Morris 1300

Renault 12

	Citroën GS	Morris 1300	Renault 12	Seat 1500	Simca 1200
Motor	4 cilindros	4 cilindros	4 cilindros	4 cilindros	4 cilindros
Cilindrada (cc)	1.222	1.275	1.289	1.481	1.204
Potencia (CV DIN a rpm)	60 a 5.750	59 (SAE) a 5.250	54 a 5.250	82 (SAE) a 5.000	59 a 5.800
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Trasera	Delantera
Cambio	Manual 4 vel.	Manual 4 vel.	Manual 4 vel.	Manual 4 vel.	Manual 4 vel.
V. máxima (km/h)	150	145	140	141	145
Largo/ancho/alto (m)	4,120/1,610/1,350	3,30/1,530/1,350	4,340/1,630/ 1,430	4,460/1,620/1,430	3,940/1,590/1,460
Batalla (m)	2,550	2,370	2,440	2,650	2,520
Vías (m)	1,38/1,33	1,31/1,28	1,31/1,31	1,33/1,30	1,37/1,31
Peso (kg)	900	830	880	1.120	930

miniMUSEO

Revolución del 68

Igor Szumlakowski (texto). J.F.Pacheco (fotos)

En España, este turismo revolucionó en 1968 el concepto de berlina media, dejando anticuados a los "todo atrás", pese a que con su transmisión posterior y el motor longitudinal no aportaba ninguna novedad técnica, como lo harían sus competidores poco después.

Su sencillez y versatilidad jugaron a su favor, fabricándose en sus trece años de producción más unidades que del mítico Seat 600. Durante esos años han sido bastantes las reproducciones, de las que hemos seleccionado las iniciales de faro redondo. Payá, Rico y JYE fabricaron bellos modelos de plástico en escalas entre 1:12 y 1:18, sencillos pero bien acabados. Algo menores y no menos atractivos los cercanos a 1:24 de Comando, Gozán o Guisval, este último ya del modelo LS. A ellos se pueden sumar los Payá, poco realistas, de lata litografiada.

En 1:43, tanto Nacoral como Joal se basaron en moldes de Fiat 124 de fabricantes italianos. Menos comunes, los de aproximadamente 1:65 de Guisval y Payá, ambos metálicos, tomaron el relevo de los H0 a finales de los sesenta. Precisamente el 124 de Eko, si no fue el último, es al menos el molde más moderno de la marca, aunque actualmente se fabrica de nuevo.

Modelo	Marca fab	Escala	Ref	Año Fab	Observaciones
Seat 124	Payá	1:12*	3107	fin 60´s	
Seat 124	JYE	1:16*	330	fin 60´s	
Seat 124	Rico	1:18*	22	fin 60´s	
Seat 124	Payá	1:24*	8058	inc 70´s	Lata
Seat 124 D	Guisval	1:24	526	inc 70´s	Capós y puertas móviles
Seat 124	Comando	1:28*	I 419	fin 60´s	
Seat 124	Gozán	1:30*		fin 60´s	
Seat 124 D	Payá	1:34*		inc 70´s	Lata
Seat 124	Nacoral	1:41*	2008	1968	Chiqui Cars basado en Mercury
Seat 124	Joal	1:43	106	1969	Molde Edil-Toys
Seat 124	Guisval	1:60*	27	1969	metal, capós practicables
Seat 124	Payá	1:65*	2117	1970	
Seat 124	Eko	1:88	2065	1969	

(*) Escalas aproximadas.

Buen tamaño para Payá y JYE, ambos de plástico.

Un desafortunado Payá de lata, los de 1:43 de Joal y Nacoral, los medianos de Guisval y Payá, y el pequeñito de Eko.

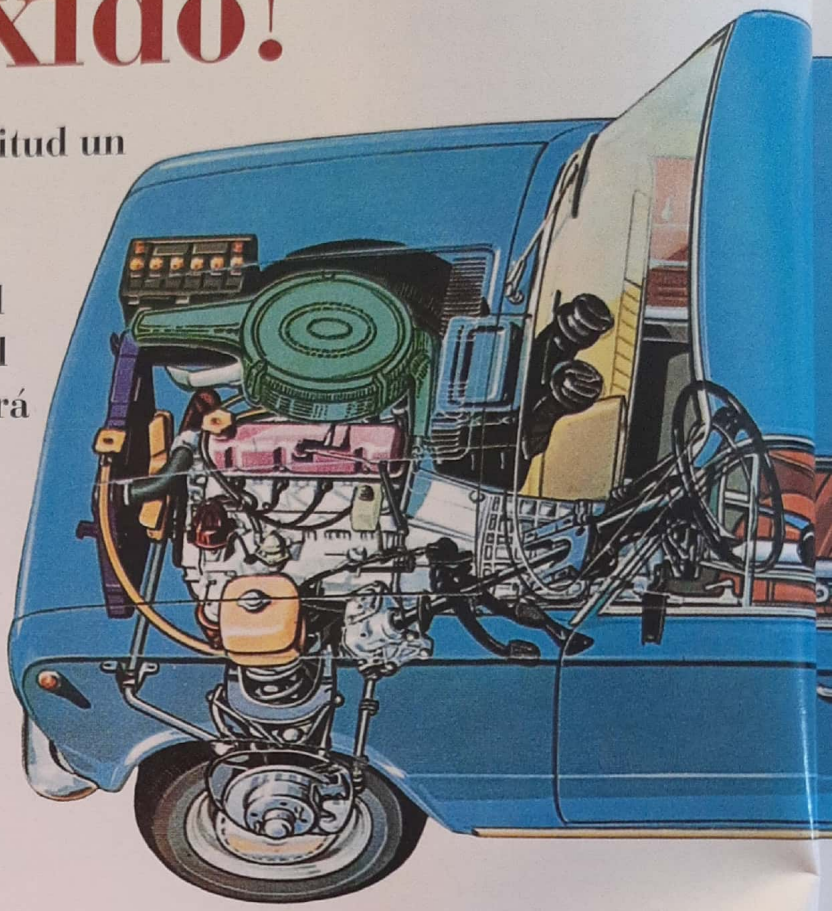
Rico, Comando, Gozán y Guisval, este último ya de la segunda serie.

Miniaturas cedidas por Gabriel Travesedo y el autor.

Escaneado con CamScanner

¡Ojo al óxido!

Para conservar en toda su plenitud un Seat 124 es necesario prestar atención a las zonas de posible aparición de óxido y efectuar el mantenimiento programado del automóvil. Por lo demás, bastará con supervisar periódicamente sus apartados más propensos a provocar averías y conocer su remedio. En conjunto, es un coche fiable y bien conocido por la mayoría de los mecánicos españoles.

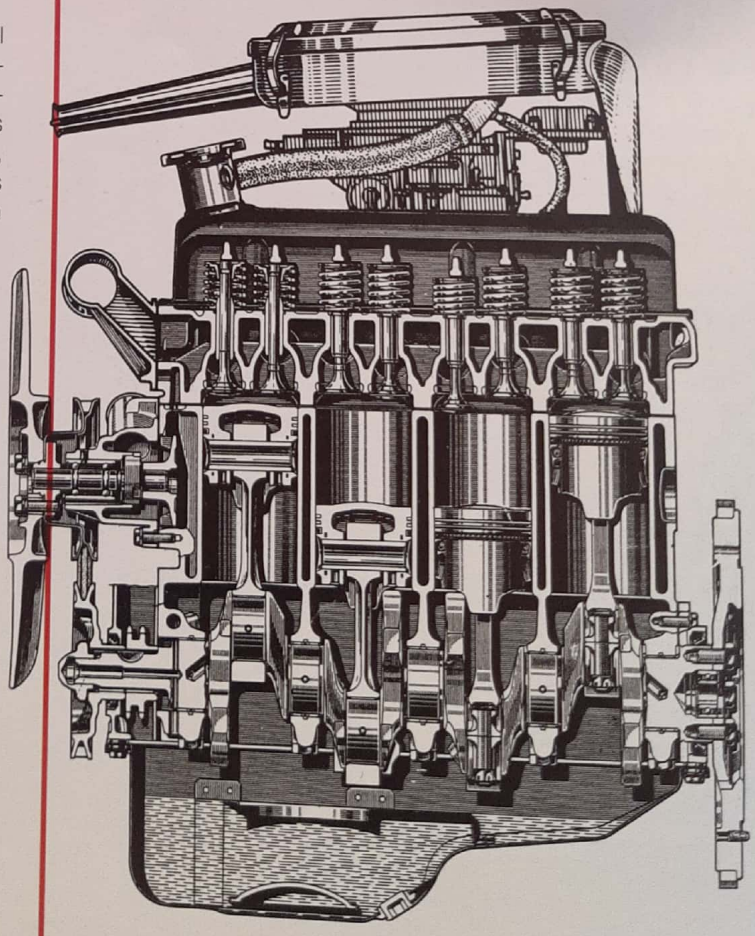


Motor.

Salvo algunas series provistas del motor de 1.197 cc y otras que equipaban el motor biárbol, que acostumbraban a redondear en poco tiempo las levas de sus árboles de distribución, los motores de los 124 y sus derivados resultan fiables y duraderos. Sólo en sus primeros años de comercialización, las bombas de agua poseían un electroimán y un volante contrapesado con un retén para evitar que el agua entrase en contacto con el rodamiento. Cuando el retén dejaba de ejercer su labor, el rodamiento se oxidaba, hacía un ruido enorme y generaba holguras. Si el propietario del coche era sordo o no se acercaba a un taller a tiempo podía acabar quemando la junta de la culata. Por otro lado, los motores biárbol suelen adolecer de pérdidas de aceite, sobre todo en el Seat 124-2000.

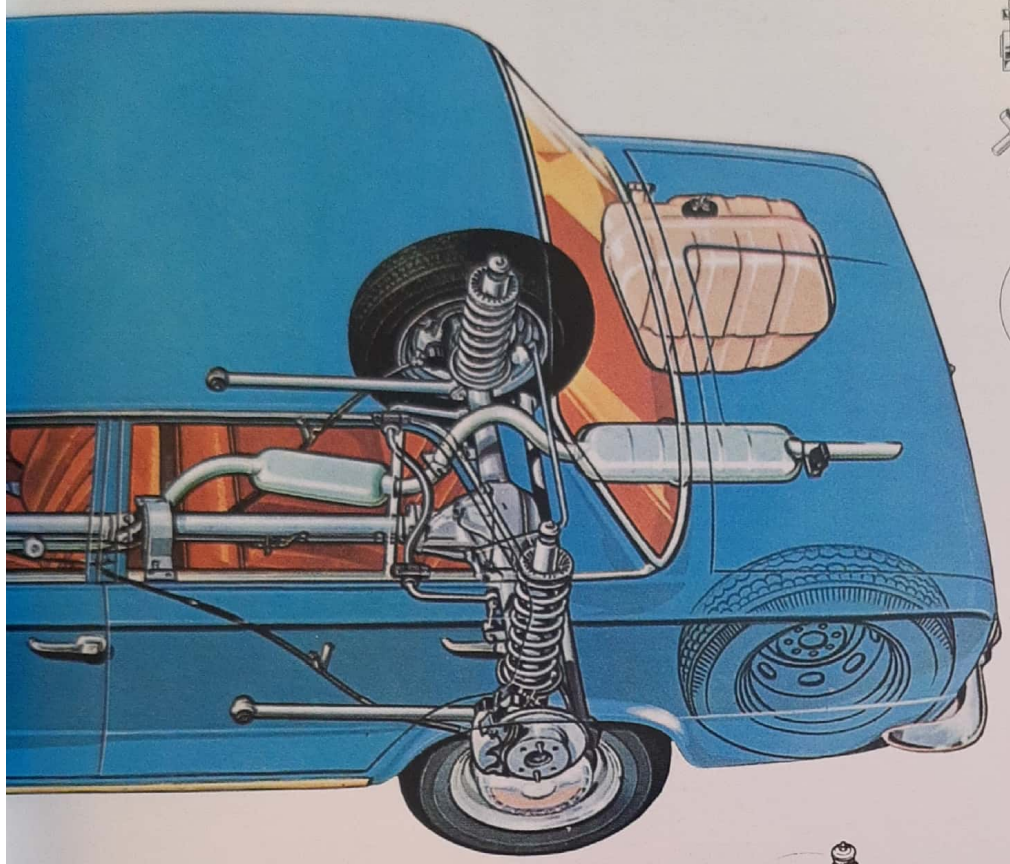
Transmisión.

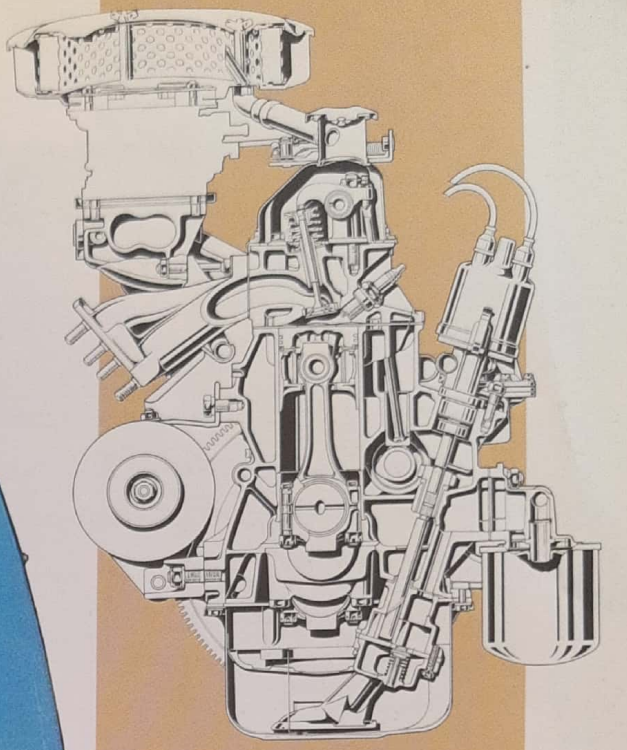
Tal y como reza el manual de instrucciones, cada 10.000 km hay que comprobar el nivel de aceite del puente trasero y reponer si es necesario. Cada 30.000 km se impone la sustitución del aceite del puente. De no observar esta norma de mantenimiento



El motor del Seat 124, diseñado por Aurelio Lampredi, posee cigüeñal de cinco apoyos y se puede calificar como supercuadrado, dadas las cifras de su diámetro y carrera.

Escaneado con CamScanner





Aunque con árbol de levas lateral, el motor del Seat 124 se mueve con soltura a regímenes elevados.

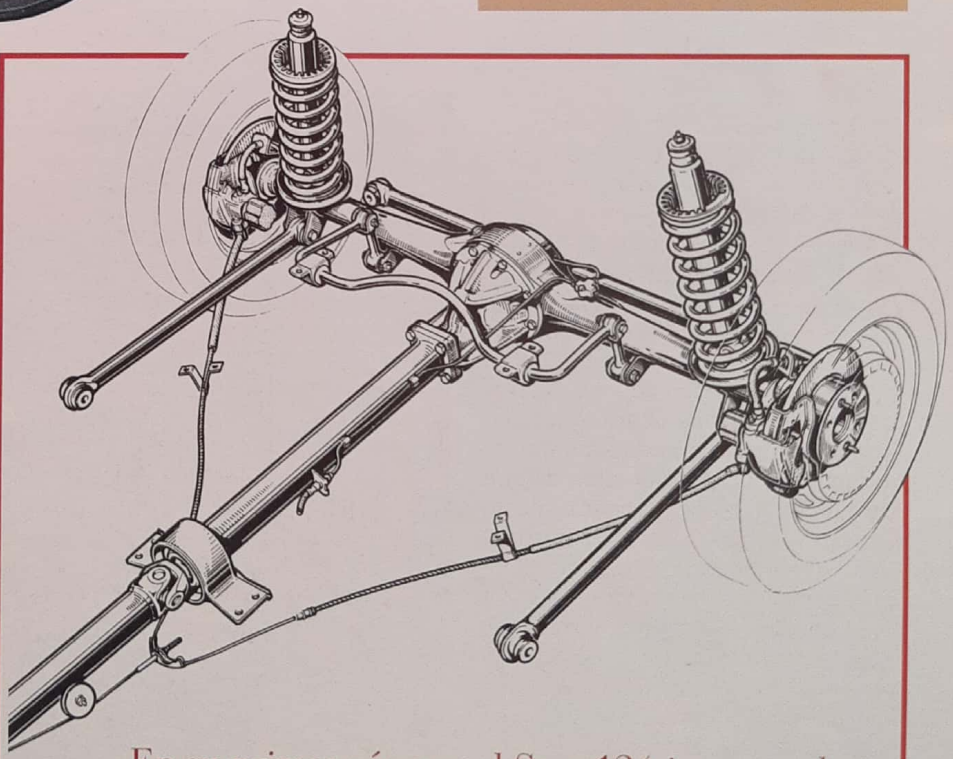
proviene el famoso traqueteo del grupo, tan fácil de escuchar hace años en los taxis con más de 500.000 km a sus espaldas. Asimismo, los rodamientos de los palieres incrementan de forma ostensible el ruido de rodadura cuando se desgastan, con un sonido fácil de distinguir del producido por el grupo trasero.

Bastidor.

El anclaje de la caja de la dirección al chasis tiene la mala costumbre de agrietarse y rajarse, con lo que el mecanismo de la dirección toma holgura y, de paso, girar el volante en parado se convierte en un ejercicio sólo apto para forzudos. Esto sucedía siempre que se conservase el reenvío original de casquillo, y se terminó solucionando cuando en lugar del casquillo se instalaron unos rodamientos. Por otro lado, los servofrenos instalados en estos automóviles en la primera época solían perder su estanqueidad, obligando en la mayor parte de los casos a colocar un servofreno nuevo.

Carrocería.

La carrocería de los Seat 124 aguanta bien el paso de los años, aunque



En su primera época, el Seat 124 incorporaba esta suspensión trasera, acoplada al árbol de transmisión de una forma un tanto rígida. A partir de la aparición del Seat 1430, el árbol de transmisión disponía de juntas cardán y la suspensión añadía dos barras longitudinales y un corrector de frenada.

Escaneado con CamScanner

Cotización

Al tratarse de un conjunto de modelos de amplísima difusión, los Seat 124 y sus derivados forman un grupo heterogéneo en el que sube su precio según sean más potentes y/o más difíciles de conseguir. En este sentido, cuesta encontrar un Seat 124, un 1430 o un Cinco Puertas de primera época en óptimas condiciones. En las versiones más deportivas (Ddauto, 1430-1800, 124-1800, 124-2000) es recomendable comprobar si ha participado en competición o si ha sufrido golpes que afectan a su estructura. Caso aparte son los ejemplares oficiales de Seat utilizados en competición pura, provistos de puente gordo con autoblocante y potencias de hasta 220 CV en la versión 2.100 de 16 válvulas.

Modelo	Año	+	-
124	1968-1975	300.000	80.000
1430	1969-1975	300.000	80.000
1430-1600	1973-1975	400.000	80.000
1430-1800 (FU-10)	1974-1975	600.000	150.000
Ddauto 1800	1974-1975	700.000	200.000
1430-1800 (FU-11)	1975	700.000	200.000
124 faro rectangular	1975-1980	200.000	80.000
124-1600	1977-1978	300.000	80.000
124-1800	1976-1984	550.000	130.000
124-2000	1979	650.000	175.000

+ El valor de esta columna corresponde a vehículos en perfecto estado de conservación o cuidadosamente restaurados.
- El valor de esta columna corresponde a vehículos completos pero que necesitan restauración.

Precios de repuestos

Dada la gran cantidad de unidades fabricadas y la extensión de la red de servicios oficiales de la marca, sigue habiendo un importante stock de recambios, distribuidos en su mayoría a través de tiendas especializadas en repuestos para coches dejados de fabricar hace años. Como se puede comprobar en la tabla, sus precios son muy asequibles, aunque si buscamos joyas como un carburador Weber 34 o un árbol de transmisión completo y a estrenar ya no lo son tanto.

Bloque motor y pistones	40.000
Manocontacto presión aceite	700
Bomba de gasolina	3.000
Filtro de aire	1.200
Kit de embrague	18.000
Discos de freno delanteros	2.000
Juego pastillas	3.500
Faro redondo cromado H4	5.500
Tulipa trasera	desde 750, según modelo
Paragolpes delantero	12.000
Paragolpes trasero	12.000

Precios facilitados por Repuestos Pascual.
Tel.: 914 693 005. Fax: 914 605 863.

Clubes y especialistas

Existen en nuestro país dos clubes dedicados a estos modelos. Por un lado, el Club 124 & 1430 Deportivos, con sede en la ciudad barcelonesa de Terrassa, está especializado en los modelos deportivos y de competición. Disponen en su garaje de varios de los ejemplares utilizados por el equipo de Seat Competición en los victoriosos años setenta, ya que son los coches de fabricación española con mejor palmarés nacional e internacional en rallyes. Por su extenso nombre, el Club Nacional Seat 1430, 124 y 124 Sport indica a las claras que su campo de actuación es todo el conjunto de versiones 124 y 1430, tanto las berlinas y cinco puertas como las variantes más deportivas. Dentro del club existen tres sensibilidades que conviven entre si con armonía: la de los que desean mantener su auto en estado lo más cercano al original, la de los amantes del estilo custom y la de los que disfrutan con las preparaciones deportivas, para las que resulta un modelo muy adecuado. Cada año organizan varias concentraciones en diversos lugares de nuestra geografía, tales como Benidorm (Alicante), El Burguillo (Ávila), Barcelona, Tomelloso (Ciudad Real), Carballiño (Orense) Béjar (Salamanca) o Íscar (Valladolid).

Clubes

Club 124 & 1430 Deportivos.
C/ Francolí, 8. 08227 Terrassa. Barcelona.
Tel. y fax: 93 731 53 97.
Presidente: Manuel Latorre Gallega.

Club Nacional Seat 1430, 124 y 124 Sport
C/ Alondra 52, -Cafetería Pinzón- 28025 Madrid.
Tels.: 91 846 38 77, 629 15 34 60 y 636 21 81 77. Fax (91) 845 13 17
Presidente: Juan Antonio Reyes Domínguez.
www.iturnet.es/seat124

Especialistas

TALLERES HERMANOS RUIZ C.B.
(Reparación y restauración de vehículos y clásicos, esp. Seat)
C/ W. Argumosa, 17.
19001 Guadalajara.
Tel.: 949 22 00 41.

JOSÉ BOTELLÉ
(Recambio Seat)
Tels.: 973 43 80 29 Y 93 245 22 80.

JAIME CABOT
(Recambio Seat)
C/ Afiladors, 31.
43830 Torredembarra. Tarragona.
Tel.: 617 56 50 35

LA COCHERA
(Recambio nuevo y usado para Seat)
Apdo. de Correos, 67.
28470 Cercedilla. Madrid.
Tel.: 91 852 39 32

EL DESVÁN DEL AUTOMÓVIL
(Recambio Seat)
Tel.: 636 320 358 (Srta. Mari Carmen).

RECAMBIOS TAMARIT, S.L.
(Accesorios y recambios para Seat)
C/ Sueca, 62. 46006 Valencia
Tel.: 96 341 62 25. Fax: 96 341 41 94.

REPUESTOS PASCUAL
(Recambios antiguos de Seat y demás marcas nacionales)
Antonio Leyva, 19. 28019 Madrid
Tels.: 91 469 30 05/85 86.
Fax: 91 460 58 63

SAYALERO
(Recambios)
Plaza Campillo Mundo Nuevo, 2.
28005 Madrid.
Tel.: 91 527 02 35.

VILARMAU I FREIXA, S.L.
(Recambios en general. Esp. Seat 600, 850, 1400, 1500. Rodamientos. Pg. de Pere III, 82. 08240 Manresa. Barcelona.
Tel.: 93 874 40 61. Fax: 93 874 15 57.
E-mail: *vilarmau@vilarmau.com*

siempre será muy aconsejable guardar el coche en un lugar bien protegido y carente de humedad. Para evitar que la corrosión ataque a nuestro Seat 124 es preciso controlar los canales de desagüe, sobre todo el que baja por la zona del depósito de gasolina. Otro lugar que, como en cualquier otro automóvil, obliga a un control constante es el entorno de la batería, ya que cualquier fuga de ácido se traduce forzosamente en la inmediata oxidación de los elementos de chapa. Tampoco está de más recordar que los bajos de la carrocería exigen una limpieza periódica, en la que de paso se puede comprobar si existe alguna anomalía para proceder a repararla de inmediato. En este sentido, la zona más propensa a acumular óxido es la que se encuentra debajo del asiento del acompañante, seguramente por un menor cuidado en la protección de origen que debajo del asiento del conductor.

Otros elementos

Los amortiguadores originales de estos Seat eran de baja calidad y escasa duración, por lo que es aconsejable instalar unos avalados por una marca de prestigio. Algo similar ocurría con los neumáticos diagonales de serie, cuyo agarre era muy inferior a los radiales que se podían comprar como opción. En general, los elementos mecánicos son de una robustez garantizada, en tanto que los accesorios eléctricos y los revestimientos interiores acusan el paso del tiempo con facilidad. Para compensarlo, existe todavía una gran cantidad de piezas de recambio a precios muy accesibles en los diferentes especialistas en repuestos de la marca Seat.

Escaneado con CamScanner

La voz de su Amo

1. Adquirí este Seat 124 a don Gonzalo, antiguo conductor de tranvías y empleado de la Empresa Municipal de Transportes. Siempre cuidó a la perfección el coche, que fue matriculado en 1972. Su estética elegante y clásica incluye unos cromados que están muy bien encajados en la línea y en su punto justo, ni excesivos ni escasos. En general es un coche ligero, que en llano es capaz de adelantar con mucha alegria y que a un régimen equilibrado del motor gasta poca gasolina. Sus detalles y acabados interiores son interesantes; su salpicadero y volante son también bonitos. Es un coche que se mantiene joven y brioso, de mecánica sencilla y visibilidad y espacio interior enormes. Un sencillo pero gran clásico de nuestro país.

Juan Durán.

2. Poseo tres Seat 1430. Mi pasión por ellos nació en mi infancia, creció en mi adolescencia, se reproduce en mi juventud y va en aumento. El 1430 ha sido el único entre varios coches que me ha hecho sentir lo que es un verdadero automóvil: fuerza, aceleración, tracción trasera, espacio, sentimiento. Por eso fue y lo es, ahora más que nunca, un coche para todos los públicos y la cantidad de fans de este modelo aumenta día a día, encontrándome en las diferentes concentraciones a las que asisto con un número creciente de ejemplares y cada vez más cuidados. Es la hora de rendir un homenaje al coche que ha motorizado a la otra mitad de los españoles y que tantos éxitos ha tenido en la competición (rallyes, circuitos, slalom, autocross, etc) tanto en España como fuera de ella. Todo un verdadero clásico español.

Norberto Rodríguez García.

3. Como la gasolina entra en tropel en su depósito, así entró Yuyuba (mi 124) en mi corazón, al galope. Nunca pensé que un cúmulo de metal, plástico y goma desatase en mi un torbellino similar de emociones y sensaciones. Su actitud en carretera, noble, valerosa y fiel, me hizo pensar que detrás del volante había algo más que cilindros y pistones; y que a modo de aurículas y ventrículos aceleraba mi ritmo cardiaco a la vez que el suyo. Nacimos casi al unísono, revolucionarios del 68 que nos hemos quedado en supervivientes del 2001, melancólicos de épocas pretéritas, ignorados e incomprendidos en el sabor de lo añejo que otros llaman viejo. Tiempos hostiles, desprecios continuados corroídos por el óxido de la ignorancia. Finalmente conocí a los miembros del club del 124, y especialmente a Fernando y Norberto, merecedores de un monumento por su labor no siempre correspondida. El camino se iluminó con faros halógenos: otras carreteras, otras metas y al final del viaje, un juramento: en la alegría y en la tristeza, en la salud y en la enfermedad, en la riqueza y en la pobreza, hasta que la muerte nos separe... y cuando levanto la lona, él sonríe.

Carlos Fernández Montero.

4. Todo comenzó cuando me saqué el carnet de conducir y mi padre, que tuvo uno, me regaló éste para que me soltara. Mi afición por estos coches siguió creciendo pese a que toda la gente insistía en que lo cambiara por otro coche más moderno, pero yo decidí conservarlo y restaurarlo. He recorrido con él toda España y parte de Portugal, sin ninguna avería que me haya dejado tirado . Por el contrario, he tenido muchas satisfacciones y anécdotas agradables, como parar en un semáforo y quererme comprar el coche el hombre de los pañuelos. Quiero animar a todo el que tenga uno que lo conserve y lo disfrute como yo he hecho, pues sin duda podría enumerar más de 124 razones para conservarlos.

David Vicente

5. Tengo este FU-10 desde hace casi cuatro años y fue mi primer "segundo coche". Por diversos motivos lo tuve que utilizar durante cuatro meses como coche de diario, en invierno y con el suelo casi siempre mojado. Es un coche divertido, con fuerza y mucho nervio, que todavía puede "dar mucha caña" a coches de hoy. Está bien conservado y en base a su origen, cosa rara hoy en día con tantas modificaciones deportivas que les ponen como antaño. ¡Ah! Por cierto este ejemplar hace de taxi en la película recientemente estrenada titulada como este recuadro: "La voz de su amo". ¡Caramba! ¡Un 1800 biárbol con 118 CV de taxi!

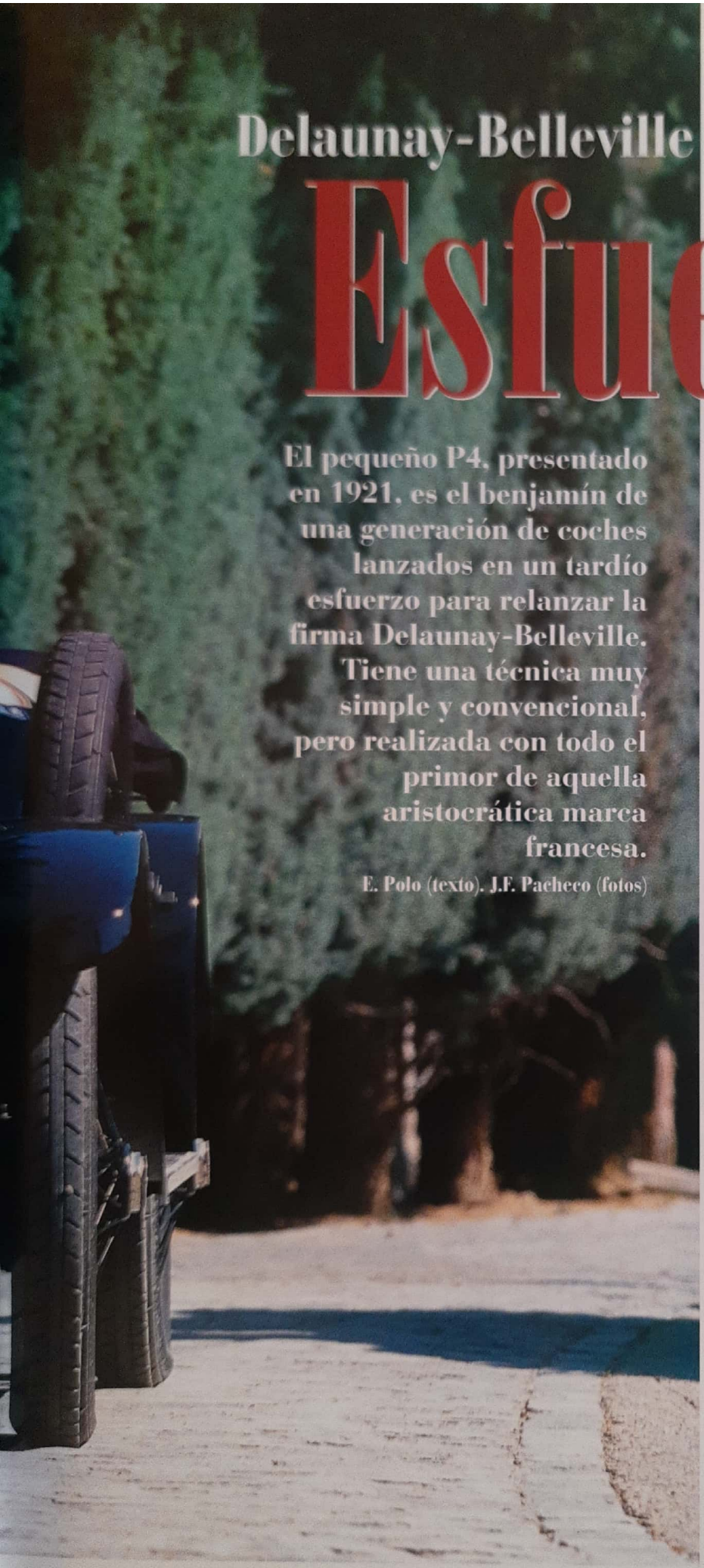
José Manuel Regueiro.

6. Siempre he soñado con tener un 124 ó 1430. Mi pasión por este modelo se remonta a mi infancia, pues en la familia mi padre tenía un 124 Sport 1800 (ex Camilo Sesto) y mi abuelo un 124 primera serie, con los que no he tenido más que bonitos recuerdos y muchos viajes. Aunque he tenido varios modelos de coches más actuales, este 1430-1800 que poseo es mi preferido y me gusta destacar su manera de conducirse, sus prestaciones y su fiabilidad, pero, sobre todo, ese precioso sonido que emana de su mecánica, que te traslada a épocas en las que los coches eran algo más que electrónica y diseño por ordenador.

Daniel Martín.

Escaneado con CamScanner

Escaneado con CamScanner



Delaunay-Belleville 10/12 CV tipo P4

Esfuerzos tardíos

El pequeño P4, presentado en 1921, es el benjamín de una generación de coches lanzados en un tardío esfuerzo para relanzar la firma Delaunay-Belleville. Tiene una técnica muy simple y convencional, pero realizada con todo el primor de aquella aristocrática marca francesa.

E. Polo (texto). J.F. Pacheco (fotos)

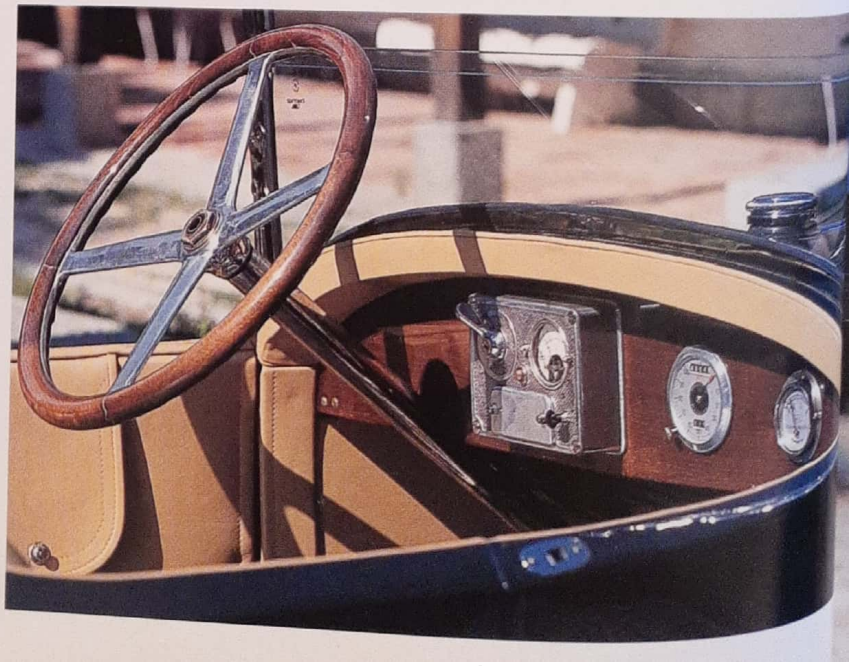
La Gran Guerra supuso un impulso gigantesco para la técnica en general, y sobre todo para las incipientes mecánicas de aviación y automovilismo, que estaban estrechamente relacionadas en aquella época. Por ello, el Salón de París de 1919 (primero que se celebraba tras la contienda) presentó un plantel de automóviles que, sin ninguna exageración, pudieron calificarse de revolucionarios.

Del arranque por manivela y los faros de carburo se había pasado mayoritariamente a los equipos eléctricos de alumbrado y puesta en marcha. Los bloques ciegos, fundidos por parejas, habían cedido su lugar a los monobloques con culatas desmontables. Numerosos motores montaban ya válvulas en cabeza e incluso había algunos, como Hispano-Suiza, Farman o Gnome-Rhone, con árbol de levas en la parte superior. Comenzaban a imponerse los frenos sobre las cuatro ruedas y la Hispano-Suiza presentaba además la primicia de un servo mecánico sumamente eficaz. Hasta en el aspecto estético hubo notables cambios. Los radiadores eran más altos, así como los capós, las carrocerías más estilizadas en general y los dorados del exterior se habían remplazado por niquelados.

En resumen, la mayoría de los fabricantes había hecho un gran esfuerzo para adecuar sus automóviles a las nuevas técnicas. Sin embargo hubo excepciones, como la Delaunay-Belleville de Saint Denis, que se limitó a presentar sus viejos modelos de 1914. Decepcionado, el gran Charles Faroux no dedicó a esta marca ni un sólo párrafo en su revista «*La Vie Automobiliste*», aunque describía ampliamente las maravillas mecá-

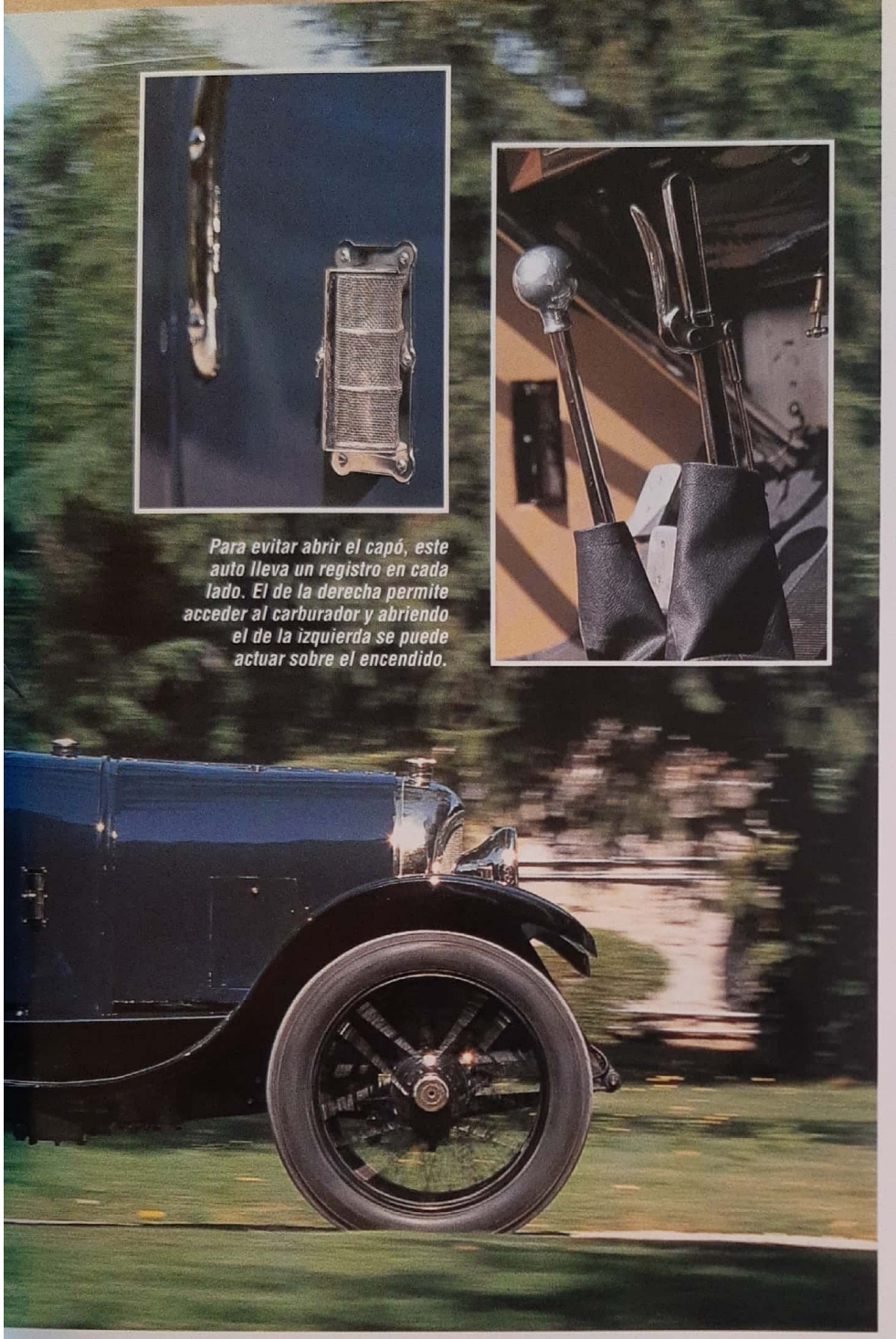
Escaneado con CamScanner

Aun tratándose de un automóvil de tamaño reducido para lo habitual en la marca, este Delaunay-Belleville conserva la gran calidad de ejecución que tanto prestigio dio a los grandes modelos previos a la Primera Guerra Mundial.



Escaneado con CamScanner

Para evitar abrir el capó, este auto lleva un registro en cada lado. El de la derecha permite acceder al carburador y abriendo el de la izquierda se puede actuar sobre el encendido.



nicas exhibidas aquel otoño en el Grand Palais parisino. El caso no dejaba de ser chocante, ya que Delaunay-Belleville era una de las firmas más acreditadas de la anteguerra, cuando la calidad de sus coches conquistara el aprecio de las clases privilegiadas, incluida la presidencia de la República francesa y al mismísimo Nicolás II, Zar de Rusia. Por méritos propios, la apariencia de los grandes Delaunay —con su inconfundible radiador redondo enmarcado entre los grandes faros dorados de acetileno— había llegado a ser sumamente representativa del automovilismo más aristocrático de la *Belle Epoque*.

¿Por qué no había preparado modelos actualizados, como la mayoría de los constructores? ¿A qué obedeció esa falta de iniciativa?. Posiblemente la razón fundamental fuese la falta de un personaje fundamental, el ingeniero Mario Barbaroux, impulsor y creador de todos los antiguos y prestigiosos coches de la marca. Barbaroux había abandonado la casa de Saint Denis al comienzo de las hostilidades, en 1914. Además, durante los años de la guerra, la Delaunay-Belleville se había dedicado exclusivamente a construir para el Estado francés motores de aviación Hispano-Suiza, y quizá ese lucrativo contrato ocasionó el descuido de su futuro automovilístico.

En todo caso, el Salón de 1919 evidenció que la Delaunay-Belleville se había quedado anclada en el pasado. La necesidad de recuperar el terreno perdido se hizo patente para sus directivos, que decidieron realizar un importante —aunque tardío— esfuerzo. Y así iniciaron la creación de una nueva gama de modelos, totalmente remozados, que comenzaron a aparecer en 1921. Desde un masivo 30 HP de 6 cilindros con válvulas en culata y ruedas gemelas en el eje posterior, hasta un 10/12 CV con pretensiones semiutilitarias. Tenían un aire más moderno, aunque lograron mantener su personalidad. Los característicos radiadores redondos habían evolucionado hasta hacerse ovalados, más altos y con ángulo central.

A esa generación pertenece el automóvil que mostramos en estas páginas. Se trata del benjamín 10/12 CV, también conocido como tipo P4. Ante todo, debemos destacar el excelente estado de este ejemplar, por obra y gracia del minucioso trabajo de restauración que ha llevado a cabo el conocido experto Ignacio Pueche. Observen el alto nivel de los acabados que, para mayor mérito, han sido conseguidos sin perder un ápice de originalidad. Hasta el punto de poder afirmar que este faetón o torpedo se encuentra hoy tal y como fuera presenta-

Escaneado con CamScanner

Ficha técnica

Delaunay-Belleville torpedo 10/12 CV tipo P4 de 1922

MOTOR

Tipo: monobloque de 4 cilindros con culata desmontable.

Posición: delantera longitudinal.

Diámetro x carrera: 72 x 120 mm.

Cilindrada: 1.953 cc.

Distribución: válvulas laterales a un solo costado, accionadas por un árbol de levas alojado en el cárter superior.

Refrigeración: líquida, con bomba de agua y ventilador.

Encendido: por magneto de alta tensión con avance regulable.

Engrase: a presión por bomba de engranajes.

Alimentación: con un carburador horizontal suministrado por gravedad.

Potencia (estimada): 30-35 CV a 2.500 rpm.

TRANSMISION

Tracción: a las ruedas posteriores.

Embrague: monodisco.

Caja de cambios: con 4 velocidades y marcha atrás. Mando por palanca central.

BASTIDOR

Estructura: chasis de acero estampado con largueros longitudinales y puentes transversales.

Suspensión del/tras: ejes rígidos con ballestas semielípticas y amostiguadores de fricción Houdaille.

Frenos: tambores con zapatas de expansión. Mando al pie sobre la transmisión y por palanca de mano sobre las ruedas traseras. Las ruedas delanteras carecen de frenos.

Dirección: por tornillo y tuerca con horquilla.

Ruedas: con radios de acero y sujección por tuerca central (sistema RAF).

Neumáticos: de retalón con medidas 820 x 120.

CARROCERIA

Diseño: torpedo de 4 puertas, obra de la casa.

Plazas: 4.

Batalla: 3,125 m.

Vías: 1,42 m.

Largo x ancho x alto: 4,18 x 1,68 x 1,77 m.

PRESTACIONES

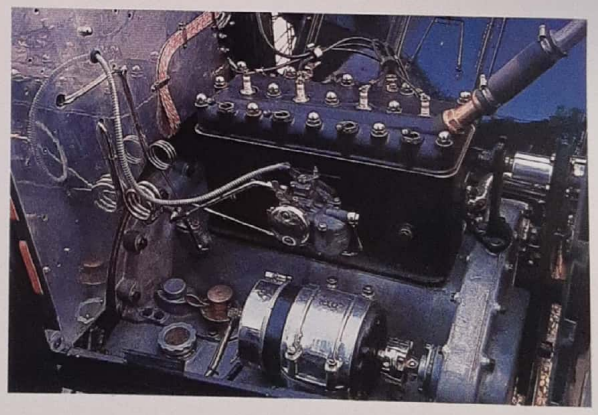
Velocidad máxima: 80 km/h.

Consumo (aprox): 12-13 l/100 km.

FABRICACION

Presentación: Salón del Automóvil de París, octubre de 1921.

Época de fabricación: 1922-1923.



A la izquierda, el motor de tipo monobloque con culata desmontable. Su distribución po válvulas laterales era algo anticuada para una marca del prestigio de Delaunay-Belleville

do en el Salón de París, a finales de 1921.

Respecto a su descripción, creemos que es preferible transcribirles el comentario publicado en la prensa de la época con motivo de aquella exhibición, pues sus párrafos mantienen aún toda su gracia y frescura a pesar de los años transcurridos:

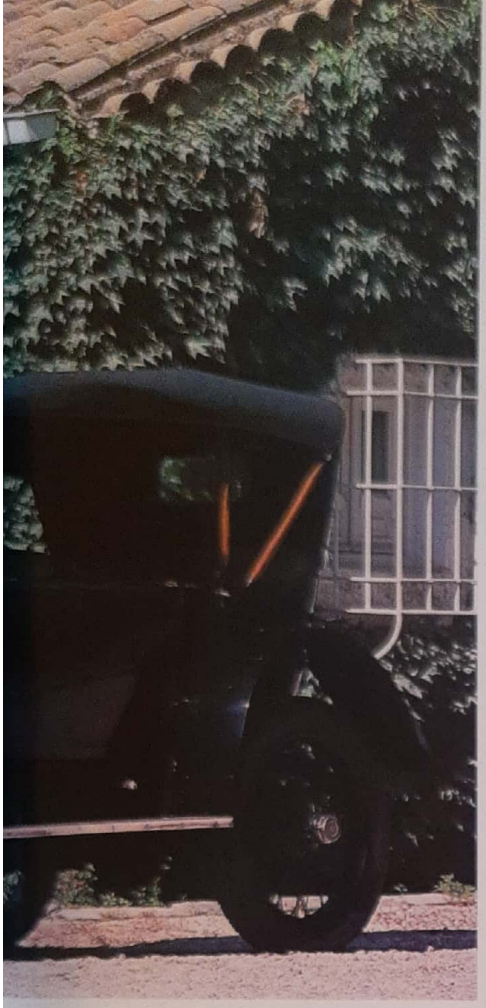
«En todos los coches presentados por esta Casa en el Salón de París, se hacían patentes las tradiciones que tanto han acreditado la marca Delaunay-Belleville. Calidad insuperable y perfecta terminación son las características de estos vehículos y tales cualidades las vemos más acentuadas, si cabe, en su nuevo coche de 10/12 HP, último modelo de esta Casa.

En su stand exhibía dos elegantes bastidores de 10/12 HP, uno carrozado como torpedo y el otro de conducción interior. Juzgamos inútil encomiar las líneas y el confort de ambos vehículos. Con decir que son dos coches de lujo en tamaño reducido ya hemos dicho bastante.

El bastidor de este notable 10/12 HP tiene 3,125 m de longitud entre ejes de las ruedas, y por consiguiente puede admitir holgadamente cualquier carrocería de dos o cuatro plazas. Los coches de serie llevan carrocería torpedo, pero la Casa los sirve además con la que desee el cliente.

Examinemos el bastidor. Los largueros de éste sólo llevan las cuatro ballestas de la suspensión y un bloque motor fijo a él por medio de diez pernos. Este bloque está constituído por el motor, embrague, caja de velocidades, freno sobre el mecanismo y aparato de dirección, y puede ser separado del coche.

Escaneado con CamScanner



motor. En el costado derecho de éste existe un aparato que sirve a un tiempo de dinamo para la carga de batería de alumbrado y para la arrancada del motor.

Los cilindros están descentrados; el cigüeñal perfectamente terminado y equilibrado, y los émbolos y bielas han sido aligerados notablemente; de esta manera el motor puede marchar a un régimen extremadamente elevado sin producir la menor vibración.

El embrague es del tipo de disco único de plancha de acero y gira entre dos platillos guarnecidos de ferodo. Como es muy progresivo y tiene poca inercia, los cambios de velocidad son muy suaves. La caja de velocidades permite cuatro de éstas y una marcha atrás por medio de tres trenes corredizos accionados con una palanca montada directamente sobre la caja. Esos trenes corredizos llevan un dispositivo especial que inmoviliza a dos de ellos cuando el otro está girando.

Desprovisto del característico radiador redondo de los Delaunay-Belleville de preguerra, este pequeño auto posee sin embargo una realización y acabado de absoluto lujo.

El motor es un monobloque de 4 cilindros de 72 x 120 mm, con culata fundida aparte, y va engrasado a presión por bomba de engranajes. Su carburador, que es del tipo horizontal, está montado directamente sobre el bloque en el costado opuesto a las válvulas y se le puede calentar muy fácilmente. El encendido se consigue con magneto de avance variable, a la cual mueve un eje en cuyo otro extremo va instalada la bomba de circulación de agua para el enfriamiento del

Tanto en el eje delantero como en el trasero, la suspensión se realiza con ballestas planas y es de una sencillez admirable. La dirección, colocada a la izquierda del bastidor, es notable por su suavidad y precisión; es del tipo de tornillo y tuerca, y la columna del volante puede tomar distintas inclinaciones. Hacemos notar este interesante detalle, pues con las columnas fijas, muchos conductores se ven obligados a ocupar una posición incómoda, a causa de ser insuficiente o demasiado amplio el espacio dejado entre el volante y el asiento.

Los frenos adoptan la disposición clásica; el de pedal ejerce su acción a la salida de la caja de velocidades, y el de palanca sobre las ruedas traseras. Ambos son de apriete interior con guarniciones de ferodo, y sus piezas intercambiables.»

Poco cabe añadir por nuestra parte a tan acertada descripción, aunque debemos aclarar que el mencionado aparato de arranque-dinamo es evidentemente un dinastart, sistema que experimentó gran auge en aquel tiempo, siendo adoptado por marcas tan importantes como Delage o Renault. Se le denominaba también *arranque silencioso*, pues al permanecer continuamente acoplado al cigüeñal no produce los típicos ruidos que hacen los arrancadores clásicos al engranar.

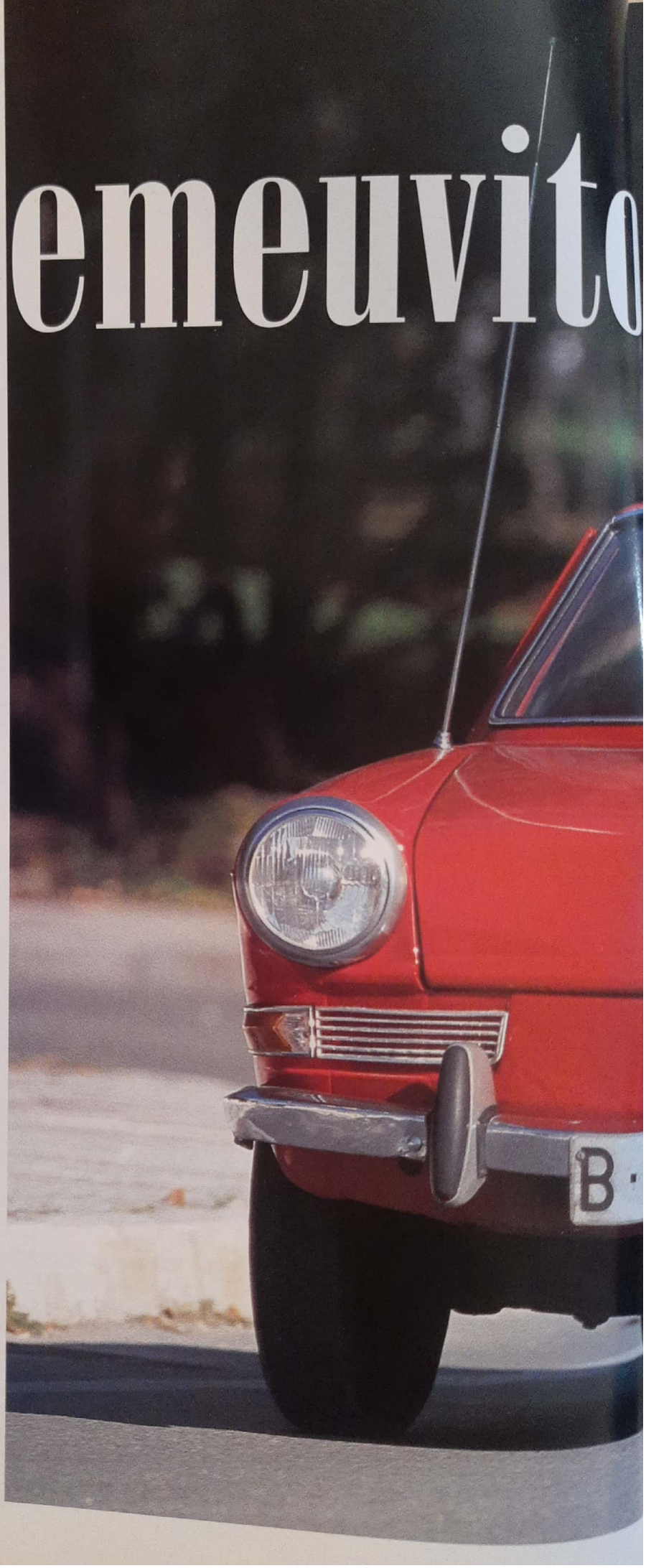
Por lo demás, la técnica de estos 10/12 CV no tenía nada de novedoso en 1921, ya que su motor era muy convencional —con válvulas laterales— e incluso carecía aún de frenos en las ruedas delanteras. Sin embargo, su realización y acabado sí estaban a la altura de la prestigiosa firma de Saint Denis. Ello también constituía un inconveniente para un coche de pequeño caballaje y, por tanto, con cierta vocación utilitaria, porque su precio ascendía a 26.200 FF frente a coches populares mucho más baratos, como el 10 CV de Citroën que tan sólo costaba 13.900 FF. En tales condiciones no resultaba muy comercial, y quizá por eso se hizo necesario incorporarle bastantes mejoras, como las válvulas en cabeza y los frenos a las cuatro ruedas. De esta guisa surgió una versión perfeccionada que fue presentada en 1923 bajo la denominación P4B.

De todas maneras, estos tardíos intentos de reactivación tuvieron escaso éxito. Los hechos posteriores se encargarían de demostrar que aquella gran fábrica había perdido el tren de la historia en el crucial momento de la posguerra, y ya nunca volvió a alcanzarlo. La fabricación de automóviles, propiamente dicha, cesó en la factoría de Saint Denis en 1928, aunque posteriormente sacaron varios modelos montados con componentes de diversas procedencias, como motores americanos sobre bastidores Mercedes. Así, a trancas y barrancas continuaron hasta 1950, año en que la marca Delaunay-Belleville desapareció definitivamente. □

Escaneado con CamScanner

BMW 700 Cabriolet

El beemeuvito



El resurgimiento post-segunda guerra mundial trajo consigo una progresiva automovilización popular europea que empezó por bicicletas motorizadas y velomotores, siguió mediante motocicletas y microcoches con motor de moto, y se consolidó gracias a utilitarios más o menos pequeños, aunque ya dignos de ser considerados auténticos coches.

Pero si la recuperación fue dura en la Europa aliada, en Alemania -que como país derrotado, quedó severamente destruído- lo fue más aún... y diferente, igual que su motorización, quizá debido a un resurgir tan fulgurante que incluso se le denominó «el milagro económico alemán», o tal vez porque fue uno de los pilares que sustentaron dicho milagro.

Sea como fuere, cada marca germana afrontó esa etapa lo mejor que supo y pudo. Así, mientras unas apenas necesitaron cambiar o no quisieron hacerlo (por ejemplo, VW o DKW, que fabricaban modelos económicos, o Mercedes, que con tal de no rebajar su estatus, decidió resistir), otras tuvieron que replantearse su producción y sus objetivos, como BMW, pues sólo producía modelos lujosos y deportivos con motores de 6 y 8 cilindros, que se vendían poco porque resultaban caros, sobre todo para ser de un fabricante *también motociclista*, cuya tradición y prestigio aún eran limitados.

En vista de ello firmó un acuerdo para hacer el Isetta, y en 1955 entró en el segmento ínfimo del mercado -el de los micromotococches- con su propia versión del popular «huevo» italiano, propulsado por un monocilíndrico de 4 tiempos y 247 cc -el de la R-27, con la transmisión debidamente adaptada- que mejoraba su fiabilidad, consumo y prestaciones. Fue una medida valiente (aplazaba -si no frustraba- su anhelo de consolidarse como una gran marca), práctica (aprovechaba elementos de sus motos y aseguraba una gran clientela potencial, ya que casi todos los alemanes tenían carné de

Escaneado con CamScanner

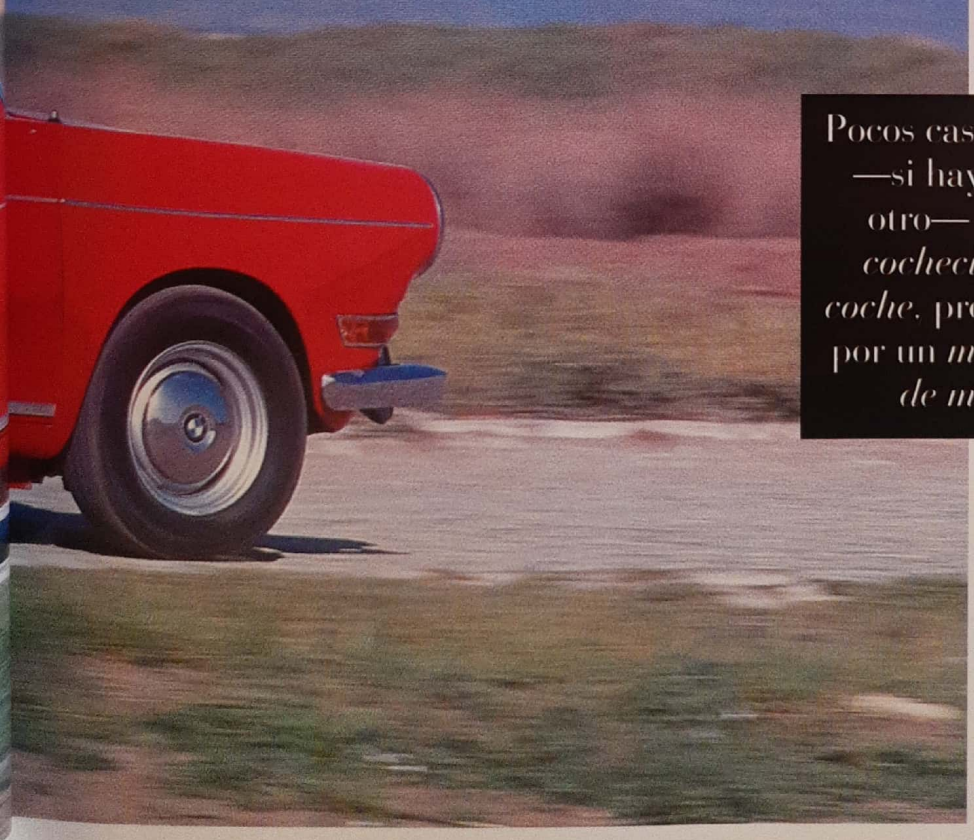
Adivina, adivinanza: es el miembro más relevante de una gama de cochecitos con motor casi de moto -porque aunque ninguna moto llevó nunca ese mismo motor, su diseño responde a uno de los más emblemáticos de la historia del motociclismo-, pero no es un microcoche, sino nada menos que todo un BMW; ¿qué es...? Pues el «beemeuvito» 700 cabrio, claro.

Andrés Ruiz (texto). J. F. Pacheco (fotos)

Escaneado con CamScanner

Escaneado con CamScanner

Aunque compacto, es todo un BMW, con detalles que denotan calidad y buen gusto, como picaportes encastrados con botón pulsador, cerraduras en los dos capós y en la guantera, retrovisor exterior con mando remoto y radio con antena eléctrica.



conducir Clase 4, válido para cualquier vehículo de menos de 250 cc) y tan acertada que en octubre de 1956 lanzó otra versión con retoques estéticos, ventanillas deslizantes y un motor de 297 cc, diseñado ex profeso.

Sin embargo, el «milagro alemán» había originado ya una nueva clientela: la formada por quienes aún *no llegaban* al utilitario, pero aspiraban a algo de más capacidad que el típico motocoche, para poder llevar a la familia (como el Goggomobil que presentó Glas en 1955), así que en 1957, BMW sacó su 600, una especie de Isetta alargado, que tenía cuatro plazas, vía trasera ancha con suspensión independiente, y un motor de 585 cc, derivado de su boxer de moto. ¡Y todo en sólo 2,90 m! Pero aunque bien merecía la consideración de coche (sin ningún prefijo minorativo), tenía el defecto de no parecerlo, lo que era un handicap frente a modelos como el Fiat 500 e incluso el propio «Goggo», que no lo superaban en nada.

Por eso, y previendo el fin de la crisis, BMW empezó a preparar su retorno a categorías superiores contactando con Michelotti, quien a partir del 600, del que tomó la implantación mecánica general y las suspensiones, diseñó un par de *tres volúmenes* compactos con dos puertas (berlina y coupé), movidos por una nueva versión específica —aunque no por eso menos motociclista— del eterno boxer que creó Martin Stolle en 1919, esta vez de 698 cc. Bautizado 700, fue el primer BMW con carrocería autoportante, empezó a venderse en 1959 y tuvo un gran éxito pese a su alto precio y a que por su motor, casi se podía considerar un motocoche (y es que pocos casos habrá —si hay algún otro— de un *cochecito tan coche*, propulsado por un *motor tan de moto*).

> Pocos casos habrá —si hay algún otro— de un *cochecito tan coche*, propulsado por un *motor tan de moto*.

Durante su existencia (1959-1965), el austero equipamiento inicial se fue enriqueciendo (acabado Luxus), tuvo versiones LS con 16 cm más de batalla, y también un motor Sport que daba 40 CV, en lugar de los 30 del normal.

Además, una intensa y triunfal actividad deportiva consolidó su prestigio. Entre 1961 y 1963, BMW hizo 19 unidades especiales (los RS) con carrocería de aluminio tipo barqueta, chasis multitubular y motor preparado por Ludwig Apfelbeck, con culatas biárbol de doble encendido, que superaba los 70 CV a 8.000 rpm. Por su parte, los Coupé Sport, sin grandes preparaciones, daban unos fiables 60 CV a 8.000 rpm, y la «Clase 700 cc» fue su coto privado en

Escaneado con CamScanner

Cronología y producción

BMW 700

1959: Debuta en el Salón de Ginebra, en versiones Limousine (que pese a su denominación, es una berlina de 2 puertas) y Coupé. Respectivamente, su comercialización empezó en diciembre y agosto de ese mismo año, se hicieron 62.141 y 19.896 unidades, sus precios de salida eran 4.760 y 5.500 marcos, y su fabricación cesó en 1962 y 1964.

1960: En agosto se presenta una versión del Coupé con motor Sport, que gracias a sus dos carburadores y al árbol de levas de la moto R-69 (una 600 cc de 35 CV, fabricada de 1955 a 1960), daba 40 CV, en lugar de los 30 del normal. Su precio era 5.850 marcos.

1961: En enero aparece la Limousine Luxus, con un equipamiento más completo que la versión inicial y un sobreprecio de 235 DM. En el Salón de Frankfurt se presenta la versión Cabriolet.

1962: En el Salón de Ginebra aparece la Limousine LS Luxus, con 16 cm más de batalla, lo que proporciona más amplitud a las plazas traseras. Costaba 5.320 marcos.

1963: Unos retoques aumentan 2 CV la potencia del motor normal (pasa de 30 a 32), aparece la versión Limousine LS (no Luxus), 335 DM más barata que el modelo corto, al que sustituye, y el Coupé Sport -que coexiste con el Coupé normal- pasa a denominarse CS.

1964: Desaparecen el Cabriolet y los Coupé normal, Sport y CS (de estos dos últimos se hicieron 9.346 ejemplares en total), a los que en el Salón de París sustituyen los LS Cabriolet y Coupé, con motor Sport y la plataforma larga, por lo que su zaga resultaba desproporcionadamente larga. Este nuevo Coupé costaba 5.850 marcos.

1965: Cesa la producción de los últimos BMW 700: el LS, del que se hicieron

92.416 unidades (entre normales y Luxus), el LS Coupé, cuya producción fue de 1.730, y el LS Cabrio, del que sólo se fabricaron 842.

toda Europa hasta que llegaron dos derivados del pequeño y ligero Fiat 500: en 1963, el Steyr-Puch 650 T, que los incordió bastante, y en 1966 (cuando ya había cesado su producción), el Fiat-Abarth 695 SS, aún más potente y con frenos delanteros de disco, que los batió definitivamente.

Pero centrémonos en el modelo que protagoniza esta prueba. En 1961, con una economía europea ya bastante próspera en general, la alemana no digamos, y sus propias finanzas viento en popa, BMW presentó en el Salón de Frankfurt la versión descapotable del 700, algo que desde hacía tiempo le solicitaba -e incluso había tratado de hacer por su cuenta- el importador italiano.

Fabricado por Baur, en Stuttgart, el cabriolet respeta fielmente la línea creada por Michelotti (en realidad, casi es un Coupé con techo de lona), y como digna obra de un gran artista carrocero, pese a

Las plazas delanteras son suficientemente amplias y cómodas, el contacto-antirrobo bloquea la palanca de cambio, y el cuentarrevoluciones es uno de los extras que ofrecía BMW.

Escaneado con CamScanner

estar influenciado por los gustos que en aquella época impusieron los norteamericanos (trazos muy rectos, capós planos, faros prominentes, colas acabadas en largos pilotos verticales, y tiras laterales cromadas para rebajar y aligerar ópticamente la cintura), aún hace volver la cabeza con agrado a quienes lo ven pasar.

Pero empecemos su análisis: El habitáculo permite cuatro malas plazas, dos buenas y una trasera transversal aceptable, o dos muy buenas y una banqueta trasera idónea para llevar bultos que no quepan en el relativamente amplio maletero (por cierto, para abrir su capó hay que levantarlo tirando hacia delante al mismo tiempo); la capota ajusta muy bien (incluye guías para los cristales laterales) y se puede manipular con una sola mano estando sentado al volante; y la postura de conducción es correcta, pese al entonces típico pedalier alemán (con pedales articulados en el suelo, en vez de colgantes), tan cómodo como eficazmente abrasivo para los talones de los zapatos.

> Rígido y bien equilibrado, tiene una facilidad pasmosa para trazar curvas de las que imponen respeto.

Por lo demás, baste decir que aunque compacto (dado su precio, me niego a llamarlo utilitario), es todo un BMW. Tiene detalles que denotan calidad y buen gusto (llave de contacto con sistema antirrobo que bloquea la palanca de cambio, picaportes encastrados con botón pulsador, cerraduras en los dos capós y en la guantera...), y su equipamiento, que ini-

Escaneado con CamScanner

Ficha técnica

BMW 700 Cabriolet

MOTOR

Tipo: de 2 cilindros opuestos.
Posición: longitudinal posterior.
Diámetro x carrera: 78 x 73 mm.
Cilindrada: 697,6 cc.
Compresión: 9:1
Refrigeración: por aire forzado.
Distribución: árbol de levas en el bloque, empujadores y balancines.
Alimentación: 2 carburadores invertidos Solex 34 PCI.
Encendido: dynastart (12 voltios), batería, dos bobinas y ruptor.
Potencia máxima: 40 CV DIN a 5.700 rpm.
Par máximo: 5,25 mkg entre 4.000 y 5.300 rpm.

TRANSMISION

Tipo: trasera.
Embrague: monodisco en seco.
Cambio: 4 relaciones sincronizadas y m. a.
Relaciones: 1ª 3,54:1, 2ª 1,94:1, 3ª 1,27:1, 4ª 0,839:1, m.a. 3,45:1.
Relación grupo cónico diferencial: 5,43:1.

BASTIDOR

Estructura: carrocería autoportante.
Susp. del.: independiente, mediante torretas directrices con dos bieletas oscilantes paralelas longitudinales, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos
Susp. tras.: independiente, mediante triángulos longitudinales oscilantes, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.
Frenos: de tambor, hidráulicos.
Dirección: de cremallera.
Radio de giro: 4,6 m.
Neumáticos: 5.20/5.50 x 12".

CARROCERIA

Diseño: Michelotti/Baur.
Tipo: cabriolet.
Plazas: 2 + 2.
Batalla: 2,12 m (2,28 el LS).
Vías del./tras.: 1,27/1,20 m.
Largo x ancho x alto: 3,54 (3,86 el LS) x 1,48 x 1,27 m.
Depósito de combustible: 28 + 5 l.
Peso en vacío: 680 kg (720 el LS).

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 135 km/h.
Consumo: 6,6 l/100 km.

FABRICACION

Presentación: septiembre de 1961 (Salón de Frankfurt).
Epoca de producción: 1961-1964 (1964-1965 el LS).
Ejemplares producidos: 1.750 (más 842 LS).
Precio inicial: 6.950 DM.

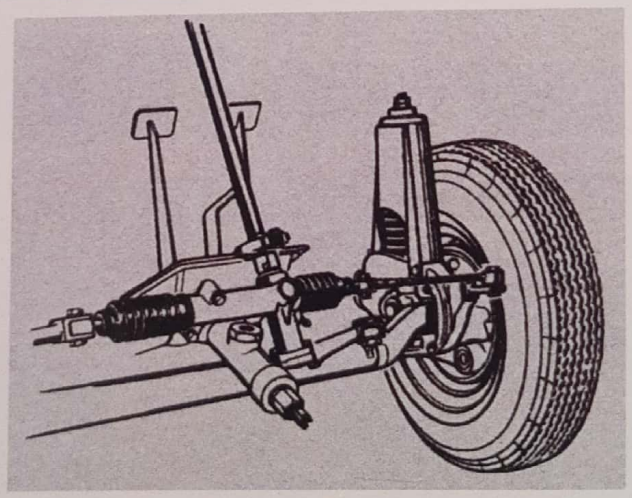
cialmente era el de la versión Luxus (el más completo), en este ejemplar incluye alguno de los extras que se ofrecían, como cuentarrevoluciones, retrovisor exterior con mando remoto y radio con antena eléctrica.

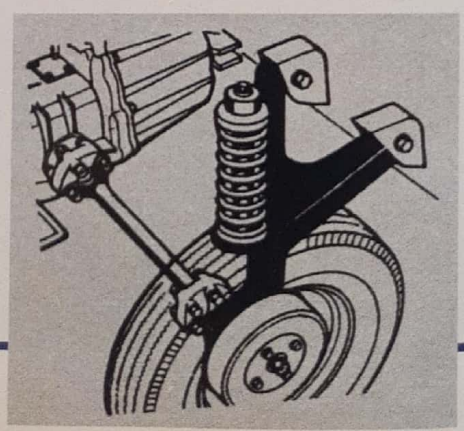
Técnicamente, el monocasco es muy rígido y apenas hay ruidos provocados por flexiones o torsiones (incluso si se conduce de modo francamente *decidido*). La suspensión delantera consta de un travesaño fijo en cuyos extremos hay unas torretas telescópicas directrices, de las que salen hacia delante dos cortas bieletas longitudinales oscilantes que junto con el portabuje forman un paralelogramo deformable. Resulta muy compacta y guía la rueda con gran precisión direccional y lateral, pero tiene poco recorrido y su eficacia es justita, sobre todo a compresión (en extensión se defiende), así que en vez de adaptarse a las irregularidades y absorberlas, tiende a saltarlas. Sin embargo, la trasera, mucho más convencional (triángulos oscilantes), cumple ejemplarmente su cometido, con pocas variaciones de la cota de caída, que, como conviene, casi siempre es negativa. Y respecto al motor, es el Sport.

En cuanto a impresiones dinámicas, debo indicar que la amistad y amabilidad de su propietario -Guido Guarnieri, concesionario de BMW en Málaga- me ha permitido usar este coche con cierta asiduidad desde hace varios años y en condiciones tan variadas como desfiles, rallyes, carreteras de todo tipo y autovías, así que lo conozco bastante. Pues bien, nunca me dio un mal rato; antes bien, siempre disfruté, y casi siempre mucho. Además, recuerdo que en nuestro ya lejano primer contacto, enseguida me transmitió el caudal de sensaciones (básicamente: suavidad, precisión, aplomo, buen tacto y agrado de conducción) que salvando las distancias, caracteriza a los BMW actuales. Suelo definirlo como «tacto BMW» y, por suerte, vuelvo a sentirlo cada vez que tengo el placer de manejarlo.

Hecha la presentación, adelante. Y al arrancarlo, el pequeño bicilíndrico manifiesta todo su tipismo: no vibra, no, ¡se estremece! Y al acelerar —incluso en vacío— parece perezoso porque tiene mucha inercia (al cortar se nota aún más) y además, su sonido despista, pero no hay que dejarse engañar: es un motor de *poco ruido y muchas nueces*, cuyas pistonadas producen impulsos casi perceptibles, como si por cada vuelta de cigüeñal diese un salto adelante. Para entendernos mejor, es muy parecido a lo que se siente a los mandos de una BMW boxer (¿por qué será...?), o a lo que seguramente se sentiría en un *2 CV ferox* (por facilitar una referencia a los lectores no motociclistas).

Luego, a la hora de la verdad, recu-





La suspensión delantera es por torretas telescópicas directrices, de las que salen hacia delante dos cortas bieletas oscilantes que con el portabuje forman un paralelogramo deformable. Es muy compacta, pero tiene poco recorrido y su eficacia es justita. Sin embargo, la trasera, mucho más convencional (triángulos oscilantes), cumple ejemplarmente su cometido.

Escaneado con CamScanner

pera con más voluntad que fuerza -aunque honestamente- a partir de 2.000 rpm; se alegra bastante al pasar de 4.000, y pese a que la escala del cuentarrevoluciones lo desaconseja, estira hasta 7.000 sin peligro, así que con tales características (mucha inercia y poco par) y un embrague bastante brusco, lograr arrancadas progresivas -ya sean dulces o enérgicas- requiere algo de costumbre y cierta destreza. En cuanto al cambio, está bien sincronizado y su escalonamiento (muy abierto entre 1ª y 2ª, cerrado entre 2ª y 3ª, y normal entre 3ª y 4ª) se adapta mejor a las carreteras viradas que a las vías rápidas, pero lo peor es la imprecisión de la palanca, que penaliza su manejo. Sin embargo, los frenos (potentes, progresivos y resistentes) y la dirección (rápida, precisa y con un tacto muy sensitivo) merecen notas altas.

Y ya, sabiendo lo que hay, ¡vamos allá!. Si elegimos una ruta con largas rectas y curvas rápidas, aguanta cruceros de hasta 120-130 Km/h, afronta los repechos con dignidad y mantiene la trayectoria con inusitado aplomo; pero, seamos claros: en autopistas y autovías no es donde más se disfruta, salvo que tengan *curvitas* tan atractivas como, por ejemplo, las que hay entre Torremolinos y Fuengirola, ya que cuando así, y conduciéndolo *sin levantar el pie ni para pedir paso*, se convierte en un cochecito capaz de asustar y dejar *llorando* a más de un cochazo, pues gracias a su poco peso y magnífico equilibrio (el motor va por detrás del eje, pero al ser corto y plano, *cuelga poco,* así que el baricentro está bajo y no demasiado atrás), tiene una facilidad pasmosa para trazar curvas de esas que tanto imponen.

Conduciéndolo *sin levantar el pie ni para pedir paso*, es capaz de asustar y dejar *llorando* a más de un cochazo.

Ahora bien, donde provoca euforia y continuas sonrisas de satisfacción es en carreteras de montaña, como, por ejemplo, la que une Ronda y San Pedro de Alcántara (sigamos en la misma zona). Sobre todo bajando, aunque también subiendo, no es imbatible, claro, pero llevándolo como un kart, siempre al ataque y haciendo puntatacón, o mejor aún, frenando con el pie izquierdo en cuanto no lo necesitemos para cambiar, es muy fácil y eficaz inscribirlo en las curvas haciéndolo subvirar mediante la acción simultánea de freno y acelerador, y en el punto justo soltar freno y acelerar a fondo para que la transferencia de peso lo *encarrile* hacia la salida tan deprisa como logran impulsarlo sus 40 voluntariosos trotones (perdón, caballos). Y lo mejor de todo es que si de pronto recordamos que es un descapotable y, simplemente, decidimos pasear, también resulta encantador.

Conduciéndolo así, con finura, es cuando más se aprecian y agradecen sus virtudes (su rigidez y equilibrio, la eficacia de los frenos y la precisión de la dirección) y más se lamentan sus escasos defectillos (la imprecisión de la palanca de cambio y los saltitos de la suspensión delantera cuando el firme es malo). Por supuesto, también se puede ir *despendolado* —aunque no por eso más deprisa— con la zaga *barriendo* cada curva, pero como hay que hacerlo a base de inercia, porque no hay potencia suficiente para provocar derrapajes, y eso es un modo tosco e inadecuado de conducir un clásico, no vale la pena dedicar más atención al asunto.

Por último, cabe mencionar que desde 1964, el Cabriolet se hizo en versión LS, que gracias a su mayor batalla y a una estabilizadora trasera, ganaba amplitud interior y algo de aplomo en curvas rápidas, pero pesaba más y su zaga resultaba ópticamente desproporcionada.

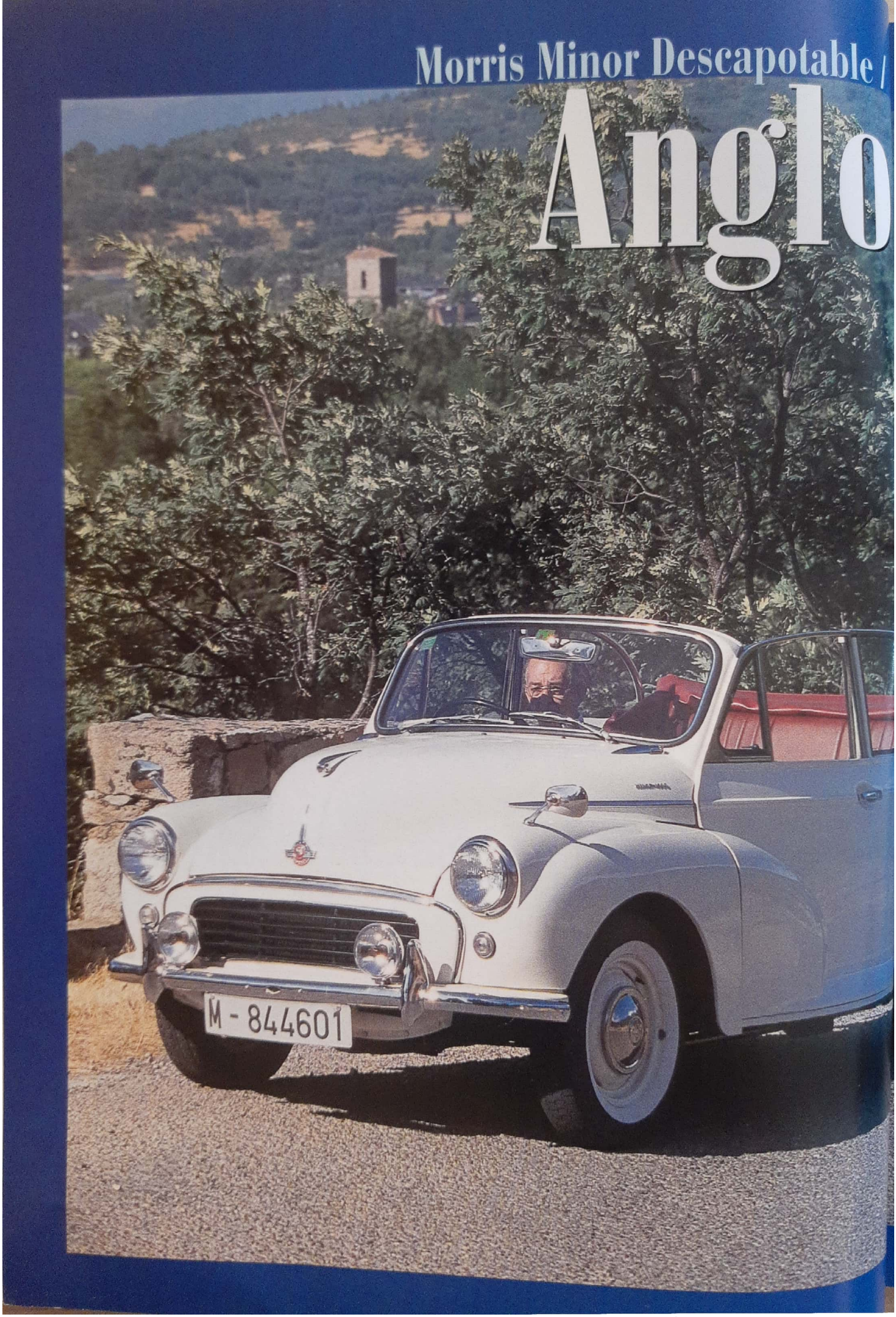
El pequeño bicilíndrico no vibra, ¡se estremece! Y parece perezoso, pero no hay que dejarse engañar: es un motor de «poco ruido y muchas nueces».

Así pues, creo que es el momento de acabar. Por supuesto, podría contar más experiencias e incluso anécdotas, pero creo que todo se resumiría en esto: se hicieron muy pocos y no es fácil encontrar uno, pero si alguna vez se te pone a tiro, pide un crédito si es preciso, pero no lo dudes: ¡cómpralo! Y si crees que aconsejo esto cegado por el entusiasmo, pregunta a cualquiera que tenga o haya tenido la suerte de conocerlo de verdad.

Eso sí, como epílogo, una reflexión: ¿Te gusta conducir...? Pues teniendo en cuenta las satisfacciones que aún hoy proporciona este coche, ¿qué tal un «beemeuvito» de concepción similar, pero con tecnología moderna, techo duro retráctil y el más potente de los motores boxer actuales...? Quizá sea un sueño imposible, pero... ¡mmmm, qué juguete; yo quiero uno!. □

Escaneado con CamScanner

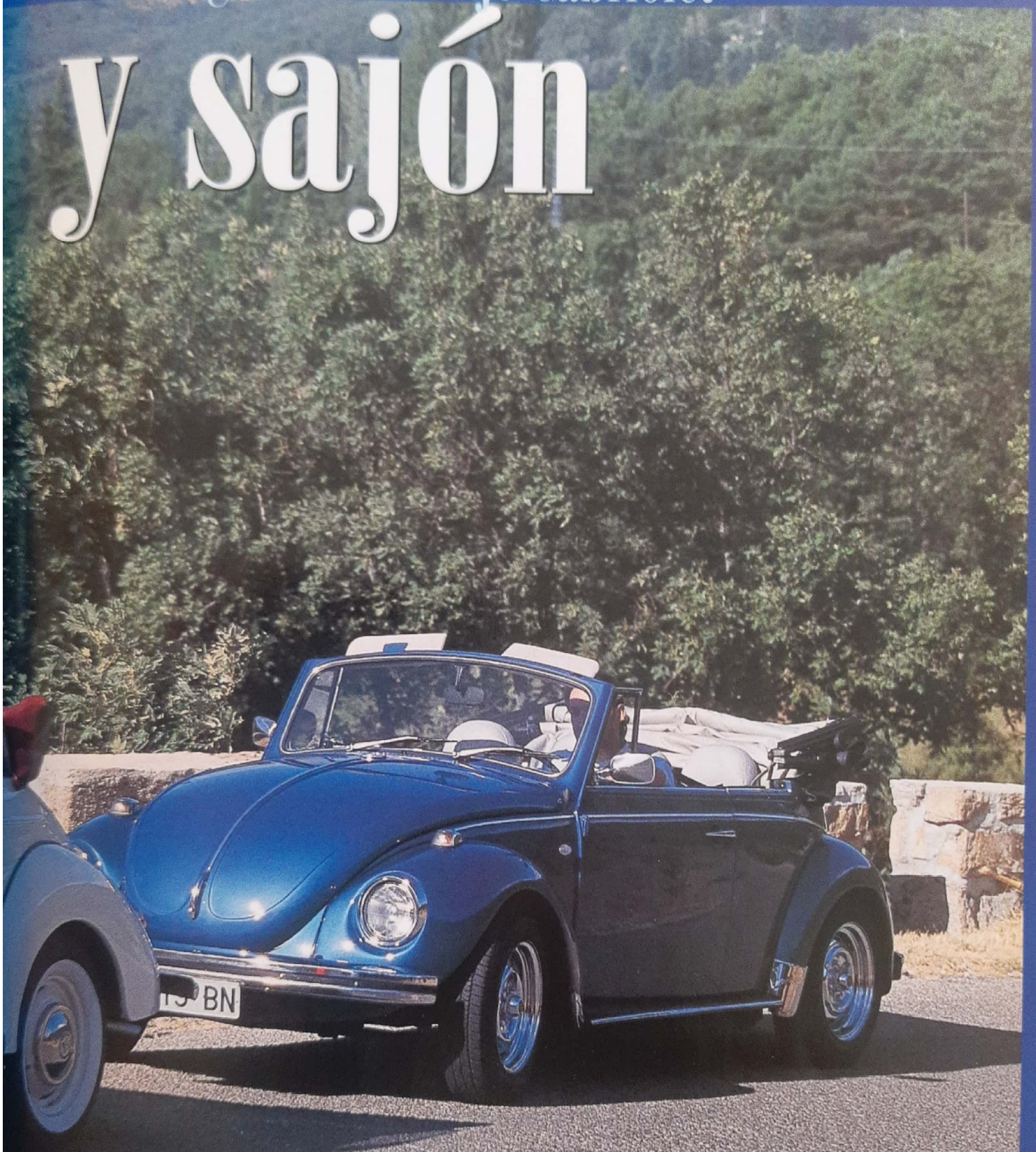
Morris Minor Descapotable / Anglo



Escaneado con CamScanner

Volkswagen Escarabajo Cabriolet

y sajón



En la década de los 60 la especie de las pequeñas berlinas descapotables fue desapareciendo del panorama europeo; sin embargo, tanto Morris como Volkswagen, con su Minor y su Escarabajo, siguieron con la tradición de ofrecer una versión en la que se podía disfrutar de todo el atractivo de los viajes sin techo.

J. de la Rica (texto) J. Macías (fotos)

Escaneado con CamScanner

Desde el punto de vista tecnológico y estético, el Morris Minor y el Volkswagen Escarabajo son dos claros representantes del camino que siguieron las industrias automovilistas en Inglaterra y en Alemania después de la Segunda Guerra Mundial. El Morris Minor, pese a estar diseñado a finales del conflicto mundial, no aportaba grandes novedades, con su pequeño motor de 4 cilindros de válvulas laterales (más tarde las llevaría en paralelas en culata) colocado en posición delantera longitudinal y refrigerado por agua. Tampoco en el bastidor hubo soluciones nuevas, utilizando en el tren trasero un eje rígido guiado por ballestas.

Con una meta muy parecida a la del Morris, hacer llegar al automóvil a todas las clases sociales, el Escarabajo se planteó desde un principio con unas soluciones tecnológicas mucho más avanzadas en las que se daba prioridad a la facilidad de matenimiento y a un proceso contructivo con el que se pudiera hacer un vehículos de gran difución: motor trasero refrigerado por aire de cuatro cilindros opuestos y un robusto bastidor con puente central y plataforma en el se instalaban unas suspensiones de 4 ruedas independientes.

La realidad es que detrás de cada uno de estos dos modelos están dos de los nombres más importantes de la historia del automóvil en el pasado siglo XX; Alec Issigonis (Morris) y Ferdinand Porsche (Volkswagen). Con dos nombres de ese peso no tiene nada de extraño que ambos conocieran un gran éxito, el Minor en desde el año 1948 a 1969, y el Escarabajo desde los años 40 hasta bien entrados los 80, incluso fabricándose en la actualidad en el mercado mejicano.

Imagen

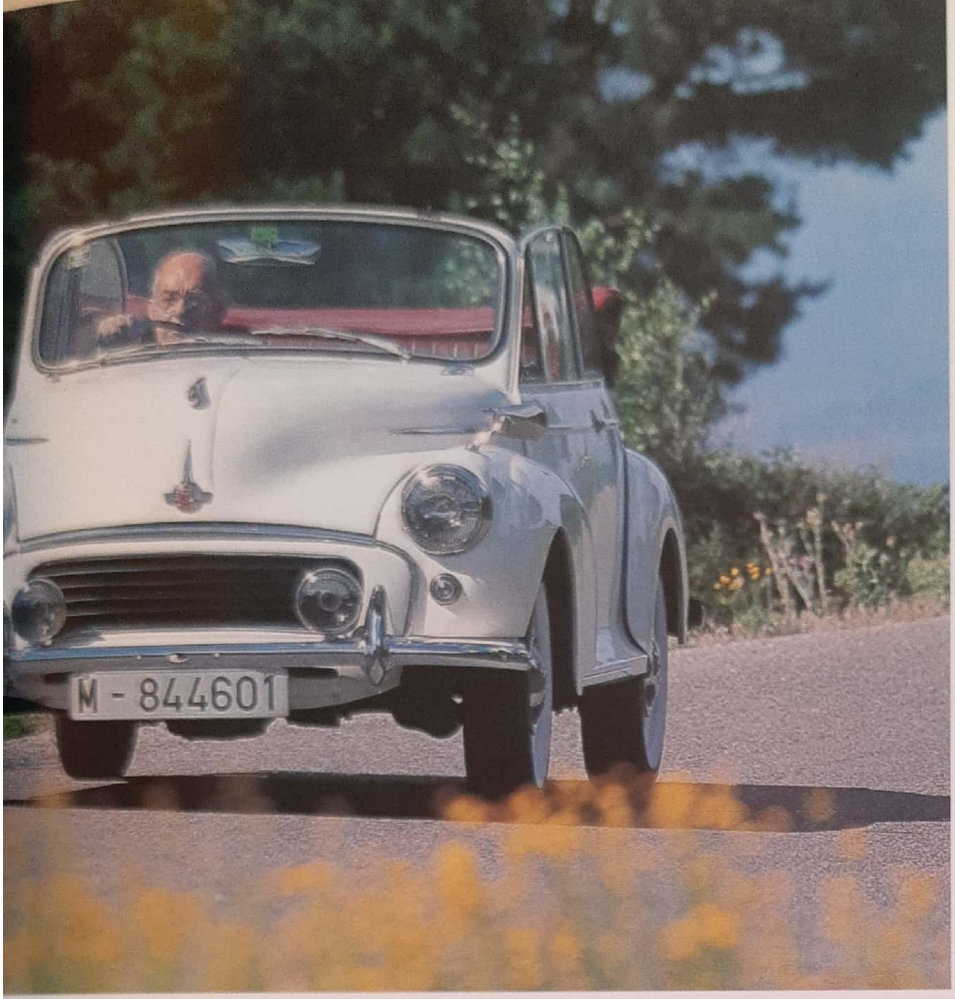
Morris Minor	✱✱✱✱
VW Escarabajo	✱✱✱✱

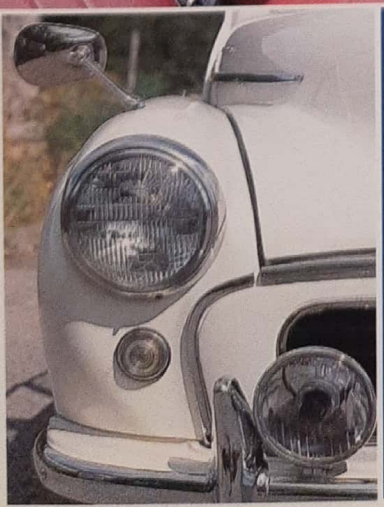
Pese a que la imagen del VW Escarabajo, en el momento de su nacimiento, fuera algo más moderna que la del Morris Minor, la realidad es que ambos fabricantes conservaron las formas típicas de un automóvil de los años 30 y 40; aletas claramente diferenciadas de la carrocería, habitáculo bien definido y una superficie acristalada relativamente pequeña. En cualquier caso, ambos comparten un plus indiscutible; se trata del gran atractivo de sus versiones descapotables. Hay que reconocer que las viejas formas se llevan mejor con los techos de lona y que, una vez eliminada esta última, aún se pone más de manifiesto el atractivo de unas aletas que protegen las ruedas, un parabrisas que realmente cumple con su misión de proteger del viento y el gracia de sus estribos.

A la hora de quitar las capotas hay un pequeño detalle que le da ventaja estética al Escarabajo Cabriolet; sus ventanillas desaparecen totalmente una vez bajadas, mientras que en el Minor se quedan sus marcos que estropean un poco la línea general del conjunto. Por otro lado, cuando la capota va puesta las formas generales del VW quedan algo más limpias, ya que su funcionamiento y despliegue están mejor estudiados. Da la sensación de que el Minor está hecho para ir habitualmente abierto, mientras que en el Escarabajo se puede circular más tiempo con la capota puesta.

En cuanto a los interiores, ambos modelos recurren a soluciones realmente sencillas con un salpicadero que, en el caso del Minor, no puede ser más sencillo, con el velocímetro situado en el centro y dos pequeñas guanteras sin tapa a ambos lados. El Escarabajo de 1970, lleva un salpicadero claramente más evolucionado, aunque también destaca por su sencillez.

Escaneado con CamScanner





Uno de los mayores encantos del Minor Descapotable está en la simpatía general de sus formas.

Morris Minor

1941

El ingeniero Alec Issigonis comienza trabajar en la idea de un vehículo económico de concepción moderna.

1944

Comienza a rodar el primer prototipo con un motor Morris Eight. Este coche aún recibe el nombre de "Mosquito".

1947

En Morris se toma la decisión de fabricar el nuevo coche tomando el nombre de otro modelo de los años 30, Minor.

1948

Presentación oficial del Minor MM en el Salón de Londres en versión cerrada y descapotable. Ambos con dos puertas.

1949

Los modelos del Minor destinados al mercado americano llevan los faros situados en las aletas delanteras y no integrados en la parrilla frontal.

1950

Junto con el lanzamiento de la versión de 4 puertas los faros del Minor pasan a ir en lo alto de las aletas delanteras.

1951

Desaparece la calandra cromada del frontal y se utiliza una bomba mecánica para el circuito de refrigeración, lo que permite instalar calefacción.

1953

A principios de este año aparece la Serie II, remplazándose el motor de válvulas laterales por el de Austin de 803 cc con válvulas en culata.

A finales de este mismo año aparece el Traveler, un break con montantes exteriores en madera

1955

Nueva calandra con barras horizontales pintadas en el color de la carrocería. Nuevo salpicadero con el velocímetro colocado en el centro.

1956

Aparece el Minor 1000 con motor de 948 cc. Nuevo parabrisas de una sola pieza y superficie acristalada aumentada.

1958

Desaparición de la flechas de señalización abatibles en beneficio de intermitentes.

1962

Nueva versión de cuatro cilindros con la cilindrada subida a 1.098 cc ya utilizada en los Mini.

1970

Fin de la producción de los Minor cerrados y descapotables. El Traveler durará un año más.

Escaneado con CamScanner

En marcha

Morris Minor	✸✸
VW Escarabajo	✸✸✸

Pese a las mayores dimensiones del Escarabajo Cabriolet con respecto al Morris Minor, la realidad es que el espacio disponible para los ocupantes de uno y otro no es muy diferente. Lo que sí que cambia es la posición al volante, ya que en el Minor se viaja alto, lo que tiene sus ventajas de cara a controlar los límites del coche. En el VW la posición algo más baja se encarga de que vayamos mejor protegidos del viento.

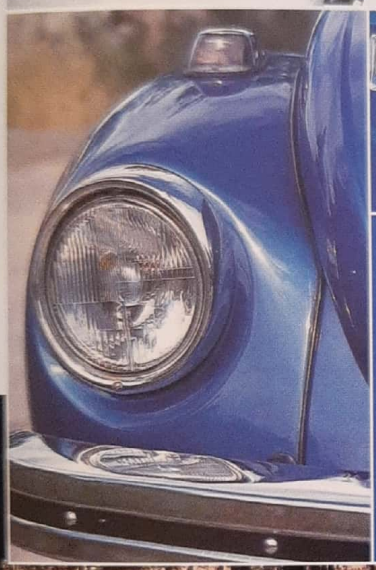
En cuanto a los mandos en los dos destaca su sencillez, especialmente en el Minor, lo cual no implica un manejo complicado, más bien al contrario ya que tanto la palanca del cambio como los mandos más utilizados se manejan con facilidad.

Una vez que los ponemos en marcha empiezan a preciarse claramente las diferencias técnicas entre uno y otro. En primer lugar el ruido que llega de la mecánica, en una caso de la parte delantera y en otro de la trasera, es claramente diferente. El motor del Minor gira con regularidad desde las primeras vueltas y, una vez que ha alcanzado su temperatura de funcionamiento, empuja con una facilidad que hace pensar que llevamos un motor con más cilindrada. Pero no nos dejemos engañar, ya que al fin y al cabo, sólo hay 37 CV SAE debajo del capó y con esos caballos no se le pueden pedir milagros a esta versión del Minor con motor de 948 cc. Insistimos en que a regímenes bajos y medios se defiende honestamente, pero es poco amigo de subir por encima de las 4.000 rpm. Con el motor del Escarabajo, cuyo sonido, típico de un 4 cilindros opuestos, es completamente distinto ocurre algo parecido, ya que no le gustan los regímenes elevados, pero en este caso disponemos de mucha más cilindrada. El resultado de obtener sólo 50 CV DIN de una mecánica de 1.600 cc es un motor que empuja desde prácticamente el ralentí.

La realidad es que a la hora de moverse en carretera el pequeño descapotable inglés se tiene que conformar con cruceros cercanos a los 100 km/h, mientras que el alemán con su motor girando a 4.000 rpm puede mantener sin problemas 130 km/h.

En cuanto al comportamiento, de nuevo encontramos grandes diferencias. Es cierto que el tren delantero del Morris se comporta francamente bien y con un más que aceptable nivel de confort, pero en zonas bacheadas el eje rígido trasero se deja notar con ligeros movimientos y los baches no son correctamente absorbidos. En cualquier caso, dadas las modestas prestaciones de este coche y su carácter tranquilo, que invitan a pasear disfrutando del entorno que nos rodea, este pequeño defecto se le puede perdonar tranquilamente.

Escaneado con CamScanner



Amplio, fácil de descapotar y con unas prestaciones razonables el Escarabajo Cabriolet admite perfectamente una utilización diaria sin problemas. Uno más de sus atractivos.

VW Escarabajo Cabriolet

1949

En marzo de este año aparece el escarabajo Cabriolet 2 plazas carrozado por Hebmüller (tipo 14) con el motor de 1.131 cc y 25 CV. Este mismo año Volkswagen presenta otra versión cabriolet del Escarabajo (tipo 15), esta vez realizada por el carrocero Karmann y con 4 plazas. Ambos modelos se fabricarían hasta el año 1953.

1954

Siguiendo la misma evolución que la berlina el Cabriolet ve mejorada la potencia de su motor en enero de este año pasando su rendimiento a 30 CV gracias al aumento de cilindrada hasta 1.192 cc. Aparece la denominación 1200.

1960

El Cabriolet, como el resto de la gama, se beneficia de nuevas mejoras como el cambio con las cuatro marchas sincronizadas y el rendimiento del motor sube hasta 34 CV gracias al aumento de la relación de compresión que sube hasta 7,0:1.

1965

Aparición del motor 1300 con 1.285 cc y un rendimiento de 40 CV que permitía anunciar una velocidad máxima de 122km/h.

1966

Nuevo aumento de cilindrada para la versión Cabriolet que llega hasta 1.493 cc, de ahí la nueva denominación 1500. Gracias a este trabajo la potencia disponible se pone en 44 CV y la velocidad máxima llega hasta 128 km/h.

1967

Importantes cambios en el exterior del Escarabajo que recibe paragolpes más anchos, nuevas aletas delanteras con los faros verticales, tapón de llenado del depósito exterior, instalación de 12 voltios y pilotos traseros más grandes.

1970

Presentación de la gama 1302 con tren delantero McPherson. Capó motor y aletas modificadas. El Cabriolet se ofrece con el motor de 1.600 cc y 50 CV con la denominación LS y frenos delanteros de disco, ya introducidos opcionalmente en algunas versiones en 1967.

1972

1303 LS Cabriolet con parabrisas más abombado, capó motor más corto y pilotos traseros aún más grandes. Nuevo salpicadero. Esta versión del Cabriolet se vendería hasta 1980, año en el que ya había cesado la producción del escarabajo en Europa.

Escaneado con CamScanner

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

	MORRIS MINOR 1000 DESCAPOTABLE	VW ESCARABAJO 1302 LS CABRIOLET
MOTOR		
Tipo	4 cilindros en línea, bloque y culata en fundición, 3 apoyos de cigüeñal y refrigeración líquida.	4 cilindros opuestos, culata en aleación ligera, 4 apoyos de cigüeñal y refrigeración por aire forzado.
Posición	Delantero longitudinal.	Trasero longitudinal.
Diámetro x carrera	62,9 x 76,2 mm.	85,5 x 69 mm.
Cilindrada	948 cc.	1.584 cc.
Compresión	8,3:1	7,5:1
Distribución	Válvulas en culata, árbol de levas lateral, varillas y balancines.	Válvulas en culata, árbol de levas central, varillas y balancines.
Alimentación	Carburador SU HS2.	Carburador Solex 34 PICT.
Potencia máxima	37 CV SAE a 4.800 rpm.	50 CV DIN a 4.000 rpm.
Par máximo	6,9 mkg SAE a 2.500 rpm	10,8 mkg DIN a 2.800 rpm.
TRANSMISIÓN		
Tipo	A las ruedas traseras.	A las ruedas traseras.
Embrague	Monodisco en seco.	Monodisco en seco.
Cambio	Manual de 4 velocidades.	Manual de 4 velocidades.
Relaciones (grupo)	1ª 3,62:1, 2ª 2,37:1, 3ª 1,41:1, 4ª 1:1. (4,55:1).	1ª 3,80:1, 2ª 2,06:1, 3ª 1,26:1, 4ª 0,88:1. (4,125:1).
Desarrollos	6,7 km/h a 1.000 rpm en 1ª, 10,3 en 2ª, 17,3 en 3ª y 24,4 en 4ª.	7,4 km/h a 1.000 rpm en 1ª, 13,7 en 2ª, 22,3 en 3ª y 32 en 4ª.
BASTIDOR		
Estructura	Carrocería autoportante	Chasis con puente central y plataforma sobre la que se sujeta la carrocería.
Suspensión delantera	Brazos transversales formando trapecio, barras de torsión longitudinales y amortiguadores de pistón.	McPherson con resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos, barra estabilizadora.
Suspensión trasera	Eje rígido con ballestas semielípticas y amortiguadores de pistón.	Brazos triangulares oblicuos con barras de torsión transversales y amortiguadores telescópicos.
Frenos	4 tambores, de doble leva delante.	Discos delante y tambores detrás.
Dirección	De cremallera.	De tornillo sin fin.
Neumáticos	5.00-14	155-SR15
Llantas	4" x 14"	4" x 15"
CARROCERÍA		
Diseño	Alec Issigonis	Volkswagen
Tipo	Cabriolet 4 plazas	Cabriolet 4 plazas
Batalla	2,18 m.	2,42 m.
Vías del./tras.	1,28/1,28 m.	1,38/1,35 m.
Largo x ancho x alto	3,76 x 1,55 x 1,52	4,11 x 1,58 x 1,50 m.
Depósito	29,5 l.	41,5 l.
Peso	740 kg.	940 kg.
PRESTACIONES OFICIALES		
Velocidad máxima	117 km/h.	130 km/h
Consumo medio	De 5,9 a 7,6 l/100 km.	8,8 l/100 km.
FABRICACIÓN		
Presentación	1948	1970
Época de fabricación	1948-1969 (Todos los Tourer)	1970-1972
Unidades producidas	74.960	57.195

El comportamiento del Volkswagen es completamente distinto. Sus cuatro ruedas independientes, en este caso ya con esquema McPherson delante y brazos oblicuos detrás, se encargan de que el conjunto vaya mejor sujeto a la carretera, aunque si apuramos las posibilidades del motor podemos llegar a sobrevirar de forma clara hasta el extremo de quedarnos mirando en sentido contrario si no prestamos atención en curvas fuertes. La presencia del motor por detrás del eje trasero puede crear inercias que se encarguen de que las ruedas traseras lleguen a perder agarre con el inevitable trompo.

Morris Minor ★★★
VW Escarabajo ★★★★

Si hay algo que define claramente a estos dos vehículos, pese a las grandes diferencias que hay entre ellos desde el punto de vista técnico, es la robustez. Por caminos muy diferentes Morris y Volkswagen consiguieron hacer en su momento unos vehículos sencillos de mantener y con una alta fiabilidad. La fórmula fue sencilla; no apretar mucho unas mecánicas para que pudieran hacer un buen número de kilómetros.

Si observamos las características técnicas del Escarabajo 1302 LS veremos que llama inmediatamente la atención el hecho de que sólo disponga de una potencia de 50 CV con un motor de 1.600 cc. Hoy, a un motor de esta cilindrada se le piden con tranquilidad más de 100 CV. El lado positivo de obtener un rendimiento de tan sólo 31 CV al litro es en una fiabilidad legendaria a poco que en estos coches se cuide su mecánica que, por otro lado, al ir refrigerada por aire no exige mucho mantenimiento.

En el motor del Morris no hay nada que llame la atención. Bloque y culata de hierro y un rendimiento también bastante bajo, ya que los 37 CV SAE obtenidos de 948 cc nos dan un rendimiento al litro parecido al del motor Volkswagen. Este motor, ampliamente utilizado durante varias décadas por la industria inglesa, ha ido demostrando a lo largo de los años una más que aceptable fiabilidad con soluciones técnicamente sencillas como su cigüeñal sobre 3 apoyos y a alimentación por medio de un carburador simple SU. Como en el caso del VW, su principal baza está en el hecho de que gira habitualmente bajo de vueltas y que no da muchos caballos.

En cualquier caso, en el coche alemán nos encontramos con soluciones técnicas mucho más avanzadas en su época, como el motor refrigerado por aire con culatas de aluminio colocado por detrás del eje trasero o sus suspensiones independientes en las cuatro ruedas, que si desde un punto de vista del comportamiento son claramente mejorables, desde el del confort consiguen aislar mucho mejor a sus pasajeros de las irregularidades de la carretera.

En el apartado de frenos de nuevo nos encontramos con soluciones tradicionales, ya que ambos cuentan con frenos de disco. Al menos este era el equipo que utilizaba VW en su Escarabajo en los años en que competía con el Morris Minor.

Escaneado con CamScanner

Mercado

Morris Minor	★★★
VW Escarabajo	★★★★

Tanto el Minor Descapotable como el Escarabajo Cabriolet alcanzan valores en el mercado muy por encima de las versiones cerradas. Algo bastante lógico si pensamos que de estas se fabricaron muchos menos unidades y que, desde el punto de vista estético, son más atractivas.

Si buscamos un Minor Descapotable no encontraremos muchos en nuestro mercado, ya que en los años 50 y 60 prácticamente apenas llegaron unidades a España. La forma más sencilla de localizarlo es la de buscar en el mercado inglés en el que existen bastantes unidades bien conservadas y a unos precios razonables. El problema es que tendremos que comprarlo con el volante a la izquierda. Existen kits para pasar el volante a la derecha, pero se trata de una operación relativamente complicada y que no resulta barata.

En estos momentos es mucho más sencillo localizar en España al Escarabajo Cabriolet, ya que en los últimos años se han traído bastante unidades de fuera, aunque hay que tener en cuenta que no siempre llegaron en buenas condiciones.

En cuanto a la facilidad de restauración, tanto en el Minor como en el Escarabajo hay que prestar atención al estado de conservación de la carrocería, ya que los elementos mecánicos se encuentran con facilidad. Pero mejor que restaurar es prevenir, razón por la que no conviene olvidar que en el Minor hay que realizar un cuidadoso engrase cada 1.500 km si no queremos que los componentes del tren delantero tomen holgura. Su dirección de cremallera no nos dará problemas, no así el sistema de frenos de tambor en el tren delantero que es muy sensible al reglaje de las zapatas y cuyas canalizaciones deben ser revisadas con frecuencia.

La corrosión puede aparecer con facilidad en las aletas del Minor y en los cercos de los faros a causa de la acumulación del barro. Más grave aún es la posibilidad de que haya óxido en los largueros y travesaños en los que se anclan las barras de torsión de la suspensión delantera. En cualquier caso, en Inglaterra y en los especialistas en coches ingleses podremos encontrar prácticamente cualquier componente de este coche.

En cuanto al mantenimiento del Escarabajo tampoco hay muchos problemas ya que se fabrican repuestos actualmente en un buen número de países como Alemania, Méjico, Brasil, La India, Tailandia, etc. Sólo hay que prestar atención a su calidad sin olvidar que va en función del precio. El Escarabajo es fácil de mantener y restaurar. Sólo la corrosión excesiva en determinados puntos deberá ser un punto a observar detenidamente antes de su compra. En cualquier caso, si nos empeñamos en restaurar a fondo un Escarabajo de los años 60 y 70 conviene saber que podemos encontrar con facilidad la mayor parte de los componentes de la plataforma y de los elementos de carrocería. □

Cotización

Las primeras versiones del Morris Minor Descapotable se pagan a precios francamente altos en el mercado europeo, precios algo más bajos en nuestro país donde no existe tanta demanda de estos modelos. Los primeros Escarabajos Cabrio, especialmente el 2+2 de Hubmuller, también se cotizan muy altos dado su buen número de años y el hecho de que no existen muchos en el mercado. Las versiones de los años 60 y 70 alcanzan unas cotizaciones claramente más bajas y, sobre todo, pueden encontrarse con facilidad en nuestro país, ya que en los últimos años se han traído de fuera bastantes unidades.

	Año	+	-
Minor MM Descapotable	1948-1952	1.700.000	300.000
Minor Serie II Descapotable	1952-1956	1.600.000	300.000
Minor 1000 Descapotable	1956-1962	1.400.000	200.000
Minor 1000 Descapotable	1962-1969	1.300.000	200.000
VW Escarabajo Cabrio Hebmüller	1948-1950	3.500.000	600.000
VW Escarabajo Cabrio	1951-1953	3.000.000	500.000
VW Escarabajo 1200 Cabrio	1954-1960	2.000.000	300.000
VW Escarabajo 1200/1300 Cabrio	1960-1966	1.800.000	300.000
VW Escarabajo 1500 Cabrio	1966-1970	1.700.000	300.000
VW Escarabajo 1302 LS Cabrio	1970-1972	1.500.000	300.000
VW Escarabajo 1303 LS Cabrio	1972-1979	1.900.000	300.000

Escaneado con CamScanner

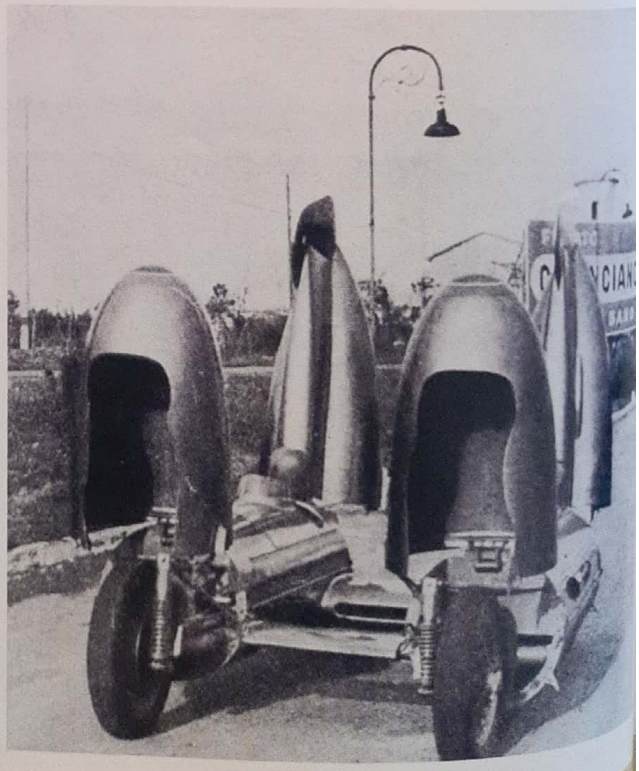
La maqueta del coche de Koenig-Fachsenfeld en el túnel de viento de BMW.

Torpedos dobles

Bisiluros

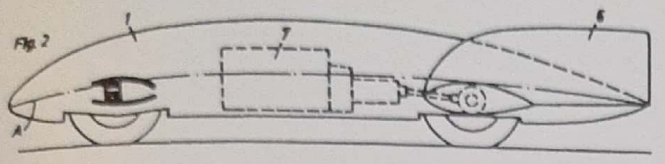
La idea de crear un automóvil a semejanza de un catamarán, o sea, con dos cuerpos en forma de huso unidos en el centro, no es tan absurda como pudiera pensarse. Sus grandes ventajas aerodinámicas les permitieron alcanzar altas velocidades con motores bastante pequeños.

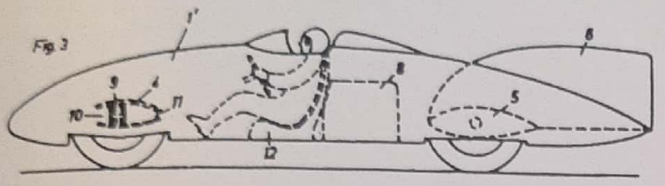
Christian Manz (texto).
Archivo Manz, Hp Bröhl, MPIB (fotos)

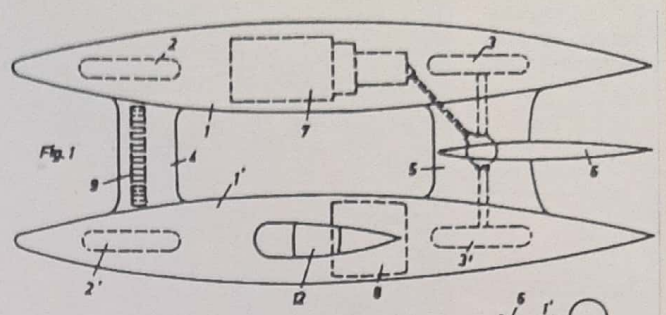


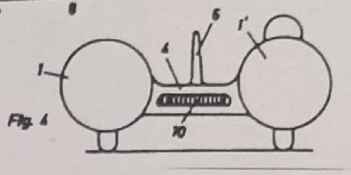
El Tarf con parte de los cuerpos cilíndricos levantados.

Escaneado con CamScanner

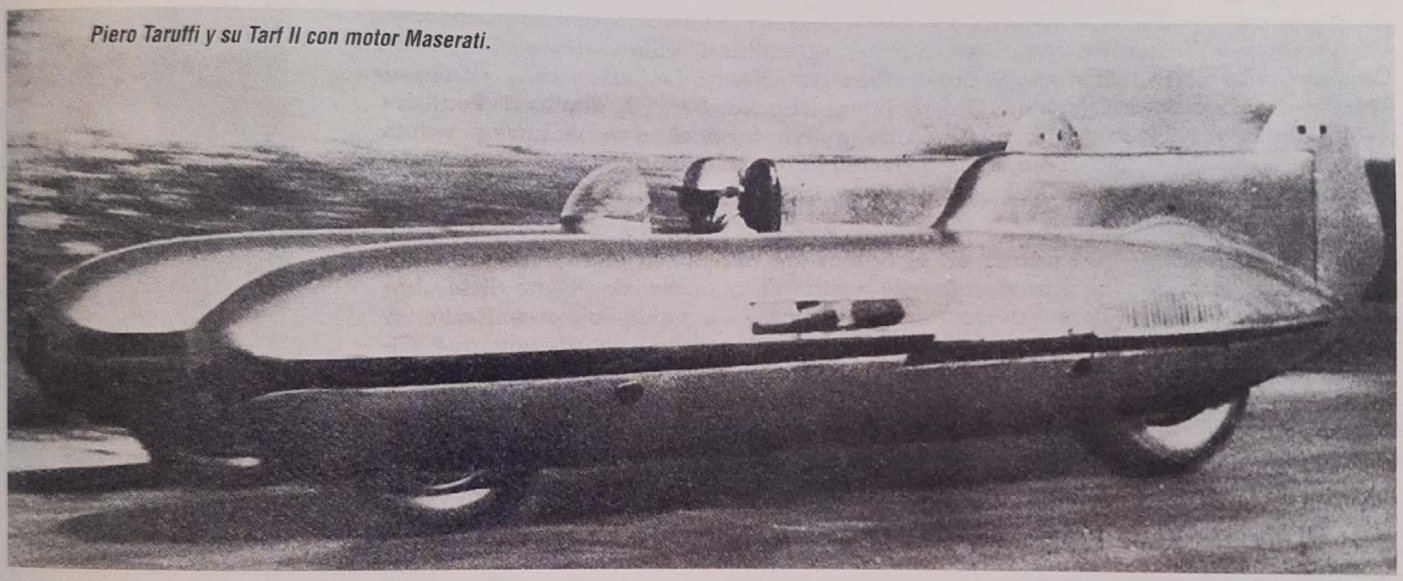








Los diseños de la patente de Koenig-Fachsenfeld de 1941 explican claramente el concepto de los dos cuerpos en forma de torpedo.



Piero Taruffi y su Tarf II con motor Maserati.

La palabra *siluro* viene del latín y denomina al pez teleóstomo, una especie muy larga, de hasta cuatro metros, y con cuerpo cilindrocónico; mientras que el prefijo *bi* significa dos. Por tanto, un vehículo *bisiluro* podríamos difinirlo como un auto de dos cuerpos en forma de torpedo unidos en el centro y cuatro ruedas.

En anales de la historia se adjudica dicho concepto al piloto italiano Piero Taruffi, quien en 1949 batió varios récords de velocidad en Italia con un bisiluro. No obstante, esta idea fue patentada años antes, por el mundialmente reconocido alemán barón Reinhard Koenig-Fachsenfeld, quien estudió a fondo la aerodinámica en los automóviles durante los años treinta y cuarenta. Este distinguido ingeniero diseñó y registró en 1941 un vehículo de carreras pensado para batir récords. Su estilo se parecía al estilo de los barcos catamaranes, con dos cuerpos redondeados y alargados, que cubrían cada las dos ruedas de cada lado y estaban unidos en su centro.

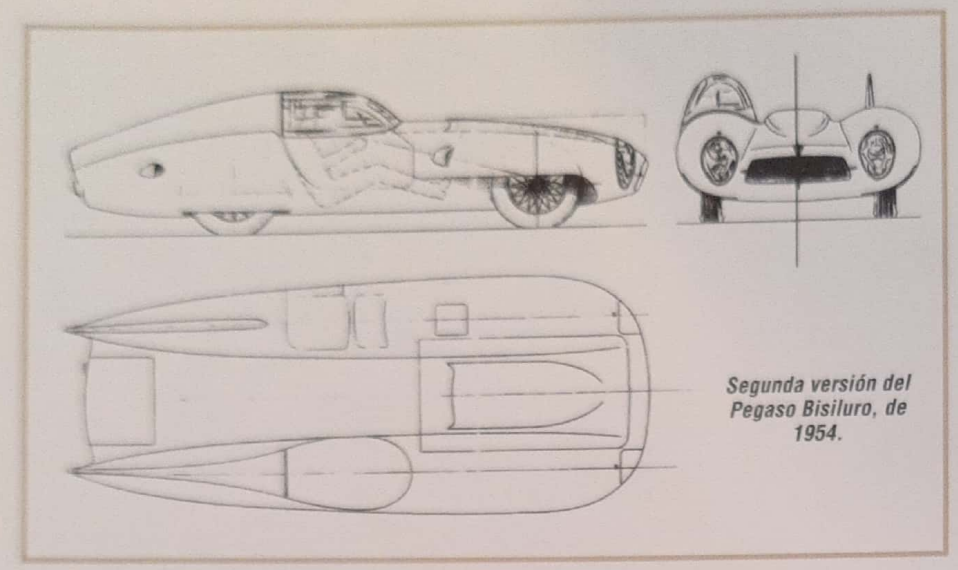
El torpedo de la izquierda servía para colocar al conductor, mientras que el de la derecha ubicaba el motor, lo que garantizaba un buen equilibrio de pesos. Los finos travesaños que unían ambos cuerpos, tanto por delante como por detrás, eran regulables y permitían movimientos hacia arriba o abajo para optimizar la aerodinámica y el freno de las corrientes de aire. Al mismo tiempo cubrían los órganos de transmisión y dirección. En el centro de la unión trasera se levantaba además una aleta direccional.

Este concepto quedó sólo en una patente (núm. 957.817), con la intención de materializarla tras la guerra mundial en un automóvil que definitivamente pudiese conseguir el récord absoluto de velocidad para los alemanes. En 1989 un nuevo museo especializado en vehículos aerodinámicos (que hoy ha desaparecido) se encargó a transformar esta patente en un vehículo real con el fin de exponerlo como estrella. Una vez terminada la carrocería del vehículo, se llevó en 1990, sin motor, al túnel de viento de BMW en Munich, donde pudieron certificar un coeficiente aerodinámico de 0,24, con lo que podría alcanzar una velocidad teórica de 190 km/h con un pequeño motor de sólo 500 cc y 45 CV.

En 1948 el ingeniero y piloto italiano Piero Taruffi tomó esta idea (no se sabe si conocía esta patente o no) y desarrolló su automóvil Tarf 1, con dos cuerpos en forma de torpedo unidos por sendas planchas por la parte central, delantera y trasera. En la primera versión, el estrecho habitáculo para el conductor se situaba en el cuerpo de la izquierda, con el motor y el depósito de gasolina en el otro. Taruffi utilizó diferentes motores de origen motociclista: un bicilíndrico Guzzi de 500 cc y dos tetracilíndricos Gilera de 500 y 350 cc.

Aún más potente y mejor preparado era el Tarf II que desarrolló en 1951, movido por un motor Maserati de cuatro cilindros, 1.720 cc y 280 CV, y con el que Taruffi batió varios récords en la catego-

Escaneado con CamScanner

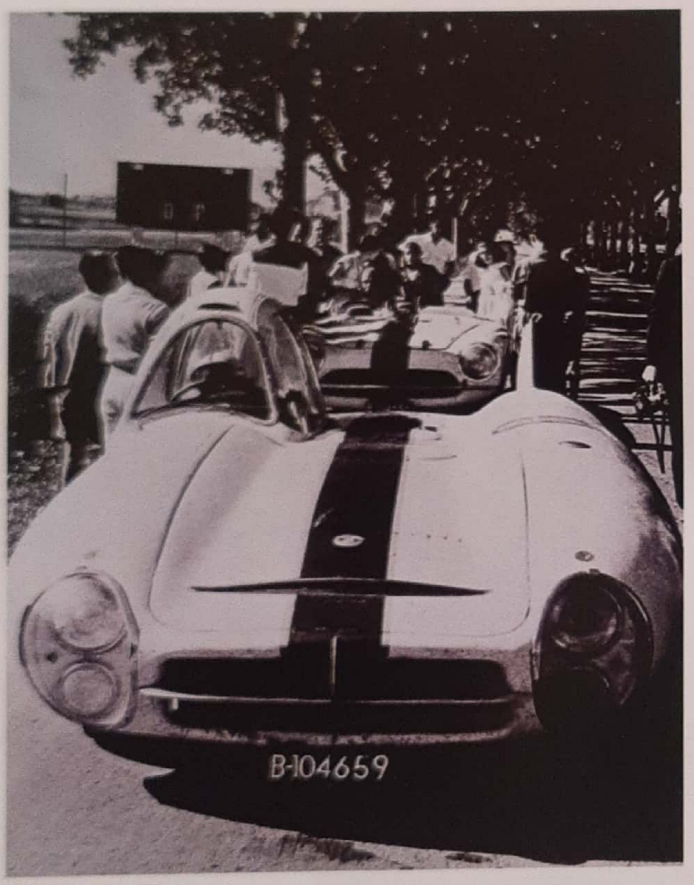


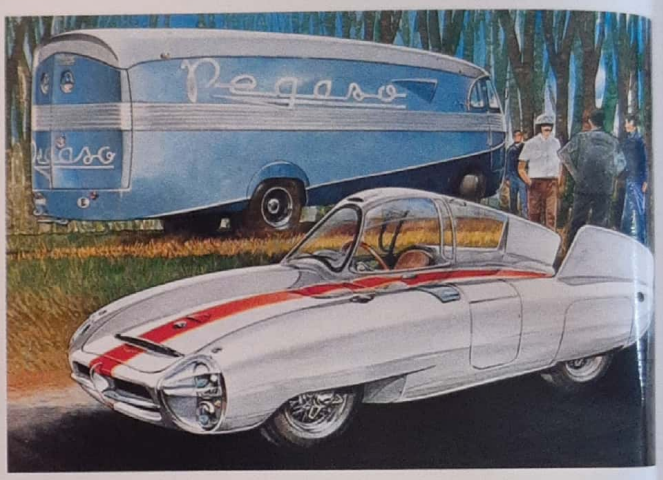
Segunda versión del Pegaso Bisiluro, de 1954.

Con los pilotos Mario Damonte y R
ger Crovetto, el Nardi participó en var
carreras, pero sin destacar. No obstan
este modelo aún sigue vivo (al igual q
el Tarf 1 de Taruffi), y se pudo contempl
en el Goodwood Speed Festival de 19

Anterior al Nardi, surgió también
España un bisiluro. Proyectado en 19
Pegaso buscaba las líneas óptimas pa
crear un bólido caza-récords. Wifredo
cart estaba convencido de que para d
a conocer sus excelentes deportivos
récord mundial con uno de ellos no ve
dría nada mal.

Basándose en la idea de que para
canzar la meta el vehículo en cuest
tendría que tener bien equilibradas
masas y contar con una aerodinám
excepcinal, con alerones traseros pa





Primer Pegaso Bisiluro, con la cúpula de cristal elevada, visto por el artista Fernando Hoyos.

El Pegaso original, con el motor V8 de 2,5 litros y un compresor, durante los intentos de conseguir el récord de velocidad en la carretera entre Tona y Vich.

ría de hasta 2.000 cc. En esta unidad el motor se instaló en el torpedo izquierdo, mientras que Taruffi lo pilotaba desde el derecho. Ambos cuerpos llevaron alerones en sus respectivas traseras.

El modelo contaba con transmisión cónica al diferencial y cadenas a las ruedas traseras, caja de cambios de cuatro relaciones y un motor alimentado por dos compresores. La carrocería era de duraluminio, lo que ayudó a reducir sustancialmente el peso.

Taruffi batió en 1951 los récords del kilómetro y la milla, alcanzando una velocidad media de 298 km/h. Un año más tarde cayeron los récords en las distancias de 50 y 100 km, consiguiéndolos en 13 minutos y 14 segundos el primero y 26' 41" el segundo.

Bajo el mismo concepto se presentó en 1955 el último modelo de la marca italiana Nardi, el Bisiluro realizado por expreso deseo de un cliente. Mantenía la idea de los dos cuerpos: el derecho para el piloto y el izquierdo para el motor Giannini de cuatro cilindros y 750 cc. En este caso, la unión entre ambos era completa, desde delante hasta atrás, y además este espacio formaba parte de la estructura del bastidor.

aumentar la presión en las ruedas p
pulsoras, el concepto del *bitorpedo*
recía la solución más óptima. En el Pe
so Bisiluro se optó por colocar el m
algo retrasado, un *cockpit* único a la
recha y, lo más importante, un depós
de gasolina en la parte central, ya q
en esta posición no se apreciaba di
rencia de comportamiento dinámico
estaba lleno con los 200 litros o vacío
concepto de bi-torpedo no se había
vado a sus últimas consecuencias
que en la parte central, de por sí la un
entre ambos cuerpos, se ubicaba toda
mecánica.

Aún así, el Bisiluro fue todo un ac
tecimiento. Con un V8 de 2,5 litros y
sólo compresor fue probado en la pis
de Monthléry en Francia, donde sus re
ponsables se dieron cuenta de que pr
cisarían más tiempo para la puesta
punto de un vehículo tan sofisticado. M
ses después lo probaron en la carrete
entre Tona y Vic, donde alcanzó una v
locidad de más de 220 km/h, pese a q
se hizo en una estrecha avenida con
boles a ambos lados. En la belga loca
dad de Ostende, sin embargo, falló
los intentos de batir diferentes récor

Escaneado con CamScanner

El Nardi participó en varias carreras, pero sin llegar a destacar.

En 1998, tomó parte en el gran Festival de la Velocidad de Goodwood.

por culpa de la rotura de las bujías.

Ricart continuó con la evolución del Bisiluro y diseñó a finales de 1953 la segunda versión, con una cúpula mucho menos pronunciada, de plástico transparente de una sola pieza. También la carrocería era más liviana de fibra de vidrio. Este modelo llevaba el motor de 3,2 litros con dos compresores que rendía 370 CV, suficientes para superar los 300 km/h. Los nuevos intentos en Ostende no dejaron utilizar todo el potencial del modelo debido a las intensas lluvias. Pegaso tuvo que retirarse tras varios días de espera y ... por falta de presupuesto para soportar los gastos.

La idea de un automóvil bisiluro siguió estudiándose, pese a que los últimos trabajos cambiaron significativamente. El Silver Fox, del carrocero italiano OSI, fue presentado en 1967: una especie de catamarán, más parecido a un barco que a un automóvil, pero con la misma idea de dos cuerpos unidos en el centro. No debe sorprender pues que el mismo Taruffi ayudó a los diseñadores a perfeccionar este modelo. Lo que más diferenciaba el OSI de sus antecedentes era la cabina del conductor utilizando ambos espacios, así nació un biplaza. Los asientos eran estrechos y cada uno muy pegado hacia el exterior..., pero unidos. Llevaba un motor Alpine de cuatro cilindros, 996 cc y 110 CV a 7.500 rpm, refrigerado por dos radiadores de agua. Equipado con una caja de cambios de cinco relaciones, este curioso automóvil alcanzó los 240 km/h.

El Silver Fox llamó poderosamente la atención en el Salón de Turín en 1967, pero inmediatamente después desapareció y no volvió a saberse nada de él hasta 1970, cuando fue mostrado en una exposición de diseño automovilístico. Luego volvió a esfumarse..., y en 1997 lo pusieron en venta. □

OSI Silver Fox de 1967, con motor Abarth 1000.

Escaneado con CamScanner

Coches hechos sólo en España

Ni proyectos sin concluir, ni prototipos que nunca vieron la luz. En el presente reportaje, tratamos automóviles españoles con sello propio, pero de gran difusión. Unos son fruto de un diseño nacional, desde su concepción y otros provienen de transformaciones propias, sobre la carrocería original.

J.A.Aldasoro (Texto). MPIB y J.A.Aldasoro (Fot

Aunque don Miguel de Unamuno dijo en una ocasión *"que inventen ellos"*, hastiado de la secular desidia que nuestros gobernantes acostumbraban a mostrar ante el fomento de la investigación, la historia nos ha dado afortunadamente algunos personajes que, nadando a contra corriente, nos han legado proyectos revolucionarios, léase el autogiro de Juan de la Cierva, el sumergible de Isaac Peral o mundialmente Chupa chups. En materia automovilística ha habido de todo, pero es obligado destacar los Pegaso deportivos y los Hispano-Suiza.

Sin embargo, amparados en filiales de multinacionales foráneas aquí implantadas, nuestros ingenieros y carroceros de décadas posteriores a la Guerra Civil también lograron dejar su semilla en vehículos *made in Spain.*

Aunque los más llamativos fueron los diseños inéditos, nos referimos a los Seat 1200/1430 Sport y 133, también nos han ofrecido un buen número de transformaciones típicamente hispanas. Entre ellas destacamos un puñado de modelos que, aún manteniendo la base del modelo extranjero del que derivaba, experimentaron adaptaciones notorias, casi siempre encaminadas a ofrecer una carrocería de cuatro puertas. Hablamos del R-7 (que además añadía un tercer volumen para el maletero) y de los Seat 800, 850 4 Puertas (Normal, Especial, Especial Lujo, etc.) y 127 4 Puertas. Hemos incluido asimismo el Seat 1400 C, por no tener homólogo en Italia, pues no deriva del Fiat 1400. Sólo coincide en carrocería con el Fiat 1800, pero ni por motor, ni por detalles (calandra, ruedas, salpicadero, etc.), se asemeja al coche transalpino.

Aún existieron otros, pero con u proyección menor, siendo la mayoría crococh artesanales de los 50 (Dag Triver, Kapi, David, etc.). Sólo el Biscu diseñado en Francia, se construyó a en un número apreciable de unidade

De igual modo, salieron al merc coches que coinciden en casi todo el modelo patrón, aunque han equ mecánicas diferentes. Entre ellos, e ne A-110 1400, Simca 900, Seat Seat Fura Crono.

Tampoco hemos olvidado el 3700 GT; que a pesar de su orige gentino, no coincidió con el coche es ñol, ni en motor, ni en detalles de ca cería.

Biscuter 200-A (1957-59)

Sinopsis histórica

■ El Biscuter 100 se presenta en la Feria de Muestras de Barcelona de 1953. Lo construía la compañía Autonacional S.A. en su factoría de San Adrián del Besós (Barcelona). La carrocería era de duralumino y el cambio carecía de marcha atrás.

■ A partir de 1955 equipa una caja de tres velocidades y marcha atrás.

■ En 1957, aparece el Biscuter 200-A, que ya incorpora novedades como doble arranque y carrocería de acero.

■ En el mes de junio de ese mismo año se lanza el 200-F (popularmente bautizado Pegasín), construido en fibra de vidrio y con una carrocería diseñada por Pedro Serra.

■ El 200-C (Comercial) y 200-I (Furgoneta) se ponen en venta noviembre de 1957.

■ En 1959, Autonacional abandona fabricación del Biscuter en todas versiones, ante la imposibilidad hacer frente a la competencia suponía el *seiscientos*.

Escaneado con CamScanner

Seat 1400 C (1960-64)

Sinopsis histórica

■ El Seat 1400 C se presenta oficialmente en febrero de 1960., sustituyendo a la berlina 1400 B.

■ En 1961 aparece la variante barata, el 1400 C Utilitario, prácticamente idéntico al anterior, aunque con menos detalles de equipamiento. Tuvo escasa difusión.

■ En mayo de 1962, sale al mercado el 1400 C Familiar. Se construyeron apenas 1.600 unidades.

■ Se abandona su producción (berlina y familiar) en 1964, ya con el 1500 en la calle desde hacía un año.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 1.395 cc.
Diámetro x carrera: 82 x 66 mm.
Relación de compresión: 7,5:1.
Potencia: 58 CV a 4.600 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: tambor/tambor.
Batalla: 2,650 m.
Largo/ancho/alto: 4,24/1,655/1,575 m.
Velocidad máxima: 135 km/h.
Unidades: 45.000.

Observaciones

El 1400 C fue la primera berlina española sin equivalente en Italia. Aprovechaba el bastidor del Fiat 1800, pero con la base mecánica del Seat 1400 B. Vino a sustituir a los veteranos 1400, pero sólo a las berlinas, pues algunas versiones comerciales de éstos (furgoneta, familiar y taxi), aún sobrevivirían hasta 1962. Fue el tope de gama de Seat durante cerca de cuatro años, hasta la aparición del 1500, cuando lógicamente quedó eclipsado y apartado enseguida de circulación. Actualmente, es raro verlo en rallyes y concentraciones de clásicos, a diferencia de los 1400 A y B y 1500.

● **A favor:** Amplitud interior y gran maletero, asientos cómodos, buen acabado (incluía radio de serie), completa instrumentación y diseño agradable (línea elegante y gama de colores acertada).

● **En contra:** Demasiada carrocería para tan poco motor, dirección dura, prestaciones limitadas y frenos sensibles a la fatiga.

Cotización

■ **Seat 1400 C (1960-64):** 700.000/200.000 Pesetas.
■ **Seat 1400 C Familiar (1962-64):** 800.000/250.000 Pesetas.

Análisis

Disponibilidad en el mercado:	**
Disponibilidad de recambios:	**
Coste de mantenimiento:	***
Revalorización:	***
Manejabilidad:	**

Características técnicas

Motor: monocilíndrico de 2 tiempos.
Cilindrada: 197 cc.
Diámetro x carrera: 59 x 72 mm.
Relación de compresión: 7,2:1.
Potencia: 9 CV a 4.800 rpm.
Cambio: 3 relaciones.
Frenos: delantero al diferencial y tambores detrás.
Batalla: 1,750 m.
Largo/ancho/alto: 2,56/1,14/1,38 m.
Velocidad máxima: 75 Km/h.
Unidades: 13.000 (todos los modelos).

Observaciones

El Biscuter derivaba del prototipo francés de Avions Voisin. Su planteamiento era muy sobrio, con una carrocería descapotable hecha con duraluminio y sobre la base de un chasis de chapa de acero. Los últimos ejemplares disponen ya de carrocería enteramente de acero y 55 kg más que el modelo inicial. Iban impulsados por el motor Hispano Villiers de 197 cc, muy utilizado en motocarros y motocicletas de la época. El denominado Pegasín montaba una carrocería de fibra de vidrio (310 kg), más pesada que la de duraluminio, lo que le restaba brío.

● **A favor:** Dirección de cremallera ágil, aceptable estabilidad, mantenimiento económico y consumo muy bajo.

● **En contra:** equipamiento sobrio, frenos insuficientes y de tacto duro, selector de velocidades impreciso y mala relación peso/potencia en los modelos de carrocería de acero (200-A y 200-F).

Cotización

■ **Biscuter 100 (1953-57):** 1.250.000/400.000 Pesetas.
■ **Biscuter 200-A (1957-59):** 1.100.000/300.000 Pesetas.
■ **Biscuter 200-F Pegasín (1957-59):** 1.500.000/500.000 pesetas.

Análisis

Disponibilidad en el mercado:	**
Disponibilidad de recambios:	**
Coste de mantenimiento:	**
Revalorización:	****
Manejabilidad:	**

Escaneado con CamScanner

Seat 800 (1964-67)

Sinopsis histórica

■ El Seat 600 (633 cc y 21,5 CV) comenzó a construirse en España en noviembre de 1957.

■ En septiembre de 1963 se lanza al mercado el 600 D, provisto ya de un motor de 767 cc y 25 CV de potencia.

■ El Seat 800 se presentó en enero de 1964. No tenía parangón en Fiat. Era una versión alargada del 600 D, que realizaba Carrocerías Costa, en Tarrasa.

■ En 1965, incorpora ventilador de plástico, filtro de aceite más grande y depósito de expansión en el circuito de refrigeración.

■ Con la reglamentación de 1965, se autorizan los microtaxis y muchos Seat 800 prestarían servicio como tales.

■ Al igual que el 600 D, en 1966 incorpora los parachoques curvos con topes de goma y faros con visera.

■ Se abandona su producción a finales de 1967.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 767 cc.
Diámetro x carrera: 62 x 63,5 mm.
Relación de compresión: 7,5:1.
Potencia: 29 CV SAE a 4.800 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: tambor.
Batalla: 2,180 m.
Largo/ancho/alto: 3,475/1,380/1,350 m.
Velocidad máxima: 108 km/h.
Unidades: 18.000.

Observaciones

El 800 era la versión alargada (18 cm de longitud), y provista de cuatro puertas, del popular 600 D. En su época, cubría un segmento comprendido entre los utilitarios propiamente dichos (600 D y 2 CV) y los coches medianos (Gordini y Ondine). Fue el primero del proceso de *cuatropuertización* de utilitarios que tuvo lugar en la España de los sesenta y setenta. De esa forma, un modesto *seiscientos* podía ascender casi, a la categoría de berlina media.

● **A favor:** Economía de compra, mantenimiento y consumo; fiabilidad mecánica, mayor habitabilidad en las plazas traseras y mejor accesibilidad a éstas.

● **En contra:** Prestaciones modestas, escasa estabilidad, sensibilidad al viento lateral y dirección algo imprecisa.

Cotización

■ **Seat 600 D (1963-70):** 450.000/100.000 pesetas.
■ **Seat 600 D Descapotable (1963-70):** 550.000/150.000 pesetas.
■ **Seat 800 (1964-67):** 600.000/150.000 pesetas.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★★★
Disponibilidad de recambios: ★★★★
Coste de mantenimiento: ★★★★
Revalorización: ★★★★
Manejabilidad: ★★★★

Seat 850 Especial 4 Puertas (1969-71)

Sinopsis histórica

■ El Seat 850 comienza a construirse en España en 1966. Un año después se presentan dos versiones de cuatro puertas: corta y larga. La primera, diseñada por Lombardi, tuvo muy poca difusión y la segunda, obra de Costa, duraría hasta 1968.

■ La variante Especial 2p aparece en 1968 y unos meses más tarde le sigue la Especial 4p, ya sólo en versión larga. En ambas se conjugaban amplitud interior y confort, con una mecánica briosa y fiable.

■ A comienzos de 1971, aparece una versión de cuatro puertas sobre el 850 Normal, con escasa difusión.

■ En octubre de 1971 se presenta en el Salón de París el 850 Especial Lujo 4 puertas, con luneta térmica, alternador, doble circuito de frenos y salidas de aire en los montantes traseros.

■ En 1972 se renueva la gama y aparecen los 850 D y D Especial. Se fabrica el 850 D Especial Lujo 4 Puertas.

■ Cesa la producción a finales de 1974, aunque los últimos restos del stock se venderían en 1975.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 843 cc.
Diámetro x carrera: 65 x 53,5 mm.
Relación de compresión: 9,3:1.
Potencia: 47 CV a 6.200 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: disco/tambor.
Batalla: 2,180 m.
Largo/ancho/alto: 3,730/1,430/1,380 m.
Velocidad máxima: 132 km/h.
Unidades: 50.000 aproximadamente.

Observaciones

El 850 Especial 4 Puertas heredaba la carrocería alarga, ya empleada por Costa en el modelo básico. Era 16 cm más largo, lo que le permitía competir con otros modelos nacionales, como el Simca 1000 y el Renault 8. En la actualidad, con el Club 850 berlina funcionando, las versiones cuatro puertas son las más buscadas, creciendo ligeramente, por ello, sus cotizaciones.

● **A favor:** Prestaciones brillantes, consumo ajustado, frenos eficaces, palanca de cambio de fácil manejo y mayor estabilidad que el modelo de dos puertas.

● **En contra:** Dirección algo imprecisa

Escaneado con CamScanner

Dodge 3700 GT (1971-77)

Sinopsis histórica

- El Dodge 3700 y el 3700 GT comenzaron a fabricarse en enero de 1971. Aunque de línea diferente a los anteriores Dodge Dart, la base mecánica era la misma.
- Fue elegido Coche del Año en España en 1971.
- En 1972 desaparece la versión 3700.
- La versión con cambio automático de tres marchas aparece en 1973.
- En 1974 se modifica el volante, el aro de madera se sustituye por uno de tres radios.
- En 1975 cambia la calandra, de lamas horizontales y verticales, pasa a ser sólo de horizontales. Se incorpora un junquillo lateral.
- Tanto la versión de cambio manual, como la automática, dejan de construirse en 1977.
- Las últimas unidades acabarían vendiéndose dos años más tarde.

Características técnicas

Motor: 6 cilindros en línea.
Cilindrada: 3.687 cc.
Diámetro x carrera: 86,36 x 104,77 mm.
Relación de compresión: 8,4:1.
Potencia: 140 CV DIN a 4.200 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: disco/tambor, con servo.
Batalla: 2,819 m.
Largo/ancho/alto: 4,988/1,775/1,328 m.
Velocidad máxima: 172 km/h.
Unidades: 7.665.

Observaciones

El Dodge 3700 GT era el heredero de la gama anterior Dodge Dart, en cuanto a mecánica y a status, como gran berlina de representación. Sin embargo, la carrocería en nada tenía que ver con los "Dart". Ésta derivaba del Dodge Valiant argentino, aunque con calandra, faros e interior diferentes. Por lo tanto, el modelo de Villaverde no tuvo igual en la Chrysler USA. Fue el primer modelo nacional con dirección asistida de serie y aire acondicionado. Su precio era el más elevado del mercado nacional, sólo al alcance de grandes bolsillos.

- **A favor:** Confort y lujo excepcionales, frenos mejorados, motor elástico y fiable, dirección asistida y equipamiento muy completo.
- **En contra:** Consumo elevado, precio muy alto, luces de escasa potencia, suspensión mejorable y asientos poco envolventes.

Cotización

- **Dodge 3700 GT (1971-77):** 700.000/120.000 Pesetas.
- **Dodge 3700 (1971-72):** 550.000/100.000 Pesetas.
- **Dodge 3700 GT Automático (1973-77):** 600.000/120.000 Pesetas.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★★☆☆
Disponibilidad de recambios: ★★★☆☆
Coste de mantenimiento: ★★☆☆☆
Revalorización: ★★★☆☆
Manejabilidad: ★★★★☆

sensibilidad al viento lateral, desarrollos excesivamente cortos para un uso no deportivo.

Cotización

- **Seat 850 4 Puertas (1967-68):** 270.000/120.000 Pesetas.
- **Seat 850 Especial 4 Puertas (1969-71):** 240.000/100.000 Pesetas.
- **Seat 850 N 4 Puertas (1971-72):** 250.000/120.000 Pesetas.
- **Seat 850 Especial Lujo 4 Puertas (1971-72):** 250.000/100.000 Pesetas.
- **Seat 850 D Especial Lujo 4 Puertas (1972-74):** 275.000/125.000 Pesetas.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★★☆☆
Disponibilidad de recambios: ★★★☆☆
Coste de mantenimiento: ★★★★☆
Revalorización: ★★★☆☆
Manejabilidad: ★★★☆☆

Escaneado con CamScanner

Seat 133 (1974-78)

Sinopsis histórica

■ El Seat 133 apareció en mayo de 1974 y estaba destinado a sustituir al veterano 850.

■ En septiembre de 1975, se presenta el 133 Especial, con motor potenciado a 44 CV, frenos delanteros de disco, llantas ventiladas, neumáticos radiales y suspensión reforzada.

■ También por entonces aparecen el 133 Lujo y el Especial Lujo, ambos con parachoques de poliuretano negro, calandra de plástico, moldura lateral como protección de puertas, asientos abatibles tapizados en *velour* y llantas ventiladas.

■ En 1977 desaparece el 133 Especial.

■ A comienzos de 1978, deja de fabricarse también el modelo básico.

■ En 1980 cesa la producción del 133 Especial Lujo, el último de la serie en sucumbir.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 843 cc.
Diámetro x carrera: 65 x 63,5 mm.
Relación de compresión: 9:1.
Potencia: 37 CV a 5.000 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: tambor.
Batalla: 2,030 m.
Largo/ancho/alto: 3,450/1,420/1,330 m.
Velocidad máxima: 120 km/h.
Unidades: 214.413 (toda la gama 133).

Observaciones

El 133 fue el primer diseño totalmente español de Seat, sin igual en Italia. Destacaba por su moderna línea tipo *fastback*, parecida a la del 127. Vino a sustituir al 850 y nació fruto de la crisis del petróleo; el modelo inicial se fabricó en dos versiones, una para gasolina de 85 octanos (compresión baja) y otra para la Super (compresión alta). El primero rendía 34 CV a 4.800 rpm y el segundo, 37 a 5.000. El 133 no sólo tuvo éxito en España, sino que fue exportado a bastantes países e incluso, en algunos como Egipto y Argentina, construido bajo licencia.

● **A favor:** Robustez mecánica y de carrocería, manejable en tráfico urbano, consumo bajo y de mantenimiento económico.

● **En contra:** Frenos de tambor algo limitados, estabilidad precaria, escasa ventilación y dirección de tornillo no muy precisa.

Cotización

■ **Seat 133 (1974-78):** 200.000/70.000 Pesetas.
■ **Seat 133 Especial (1975-77):** 200.000/70.000 Pesetas.
■ **Seat 133 Lujo (1975-79):** 150.000/60.000 Pesetas.
■ **Seat 133 Especial Lujo (1975-80):** 160.000/60.000 Pesetas.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★★★☆
Disponibilidad de recambios: ★★★★☆
Coste de mantenimiento: ★★★★☆
Revalorización: ★★☆☆☆
Manejabilidad: ★★★★☆

Seat 127 4 Puertas (1974-76)

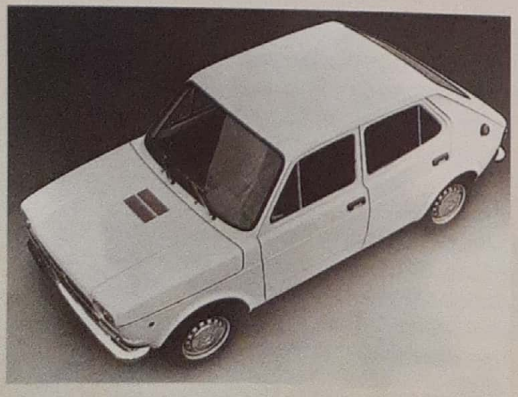
Sinopsis histórica

■ El Seat 127 se presentó en Lanzarote, en abril de 1972, únicamente en versión de dos puertas.

■ En 1973 aparece el 127 de tres puertas, provisto de un portón trasero. Fue elegido "Coche del Año" en España.

■ En abril de 1974 se lanza al mercado el modelo de cuatro puertas, sin parangón en la Fiat.

■ A comienzos de 1976 aparece el 127 LS, del cual hubo también versión de cuatro puertas. Incorporaba luz de marcha atrás, luneta térmica, asientos regulables, nuevo volante y salpicadero, una moldura en el lateral y otra en el vierteaguas, así como una parrilla frontal rediseñada.



■ En noviembre de 1977 desaparecen los LS y se renueva la gama 127, adoptando una carrocería nueva. De esta serie hubo versión de 4 y hasta de 5 puertas.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 903 cc.
Diámetro x carrera: 65 x 68 mm.
Relación de compresión: 9:1.
Potencia: 47 CV a 6.200 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: disco/tambor.
Batalla: 2,220 m.
Largo/ancho/alto: 3,595/1,527/1,325 m.
Velocidad máxima: 138 Km/h.
Unidades: 1.479.308 (Todos los modelos 127/Fura).

Observaciones

La llegada del 127 a España causó una gran expectación, gracias a la buena fama que traía de Italia. Era un coche polivalente e innovador, tanto por su carrocería *fastback*, como por su brioso motor delantero transversal. Éste, con apenas 903 cc y 47 CV, superaba en aceleración a otros modelos Seat catalogados como deportivos. En 1974 se presenta la variante de cuatro puertas, sin alargamiento del bastidor, para no restarle resistencia. Tuvo gran éxito en Espa y fuera de nuestras fronteras tambi pues se llegó a exportar a varios país incluido Italia, donde se utilizó inclu como taxi.

● **A favor:** Prestaciones brillantes pa su cilindrada, mecánica robusta, amp tud interior, bajo consumo, buena estab lidad, frenos eficientes y dirección sua y precisa.

● **En contra:** Suspensión de poco rec rrido, asientos pequeños, visibilidad tr sera reducida, ventilación insuficiente instrumentación algo escasa.

Cotización

■ **Seat 127 (1972-76):** 120.000/50.000 pesetas.
■ **Seat 127 4 Puertas (1974-76):** 130.000/60.000 pesetas.
■ **Seat 127 LS (1976-77):** 100.000/45.000 pesetas.
■ **Seat 127 LS 4 Puertas (1976-77):** 110.000/50.000 pesetas.

Análisis

Disponibilidad en el mercado: ★★★★
Disponibilidad de recambios: ★★★★
Coste de mantenimiento: ★★☆☆
Revalorización: ★★★★
Manejabilidad:

Escaneado con CamScanner

Seat 1200 Sport (1975-80)

Sinopsis histórica

■ El Seat 1200 Sport se presenta en diciembre de 1975. Monta el cuatro cilindros (1.197 cc y 65 CV) del 124 D, pero en posición transversal.

■ En marzo de 1977 aparece la versión 1430 Sport, impulsada por la mecánica del Seat 1430. Se mejora la fijación del motor, la carburación y la refrigeración.

■ Ambos modelos dejan de fabricarse en 1979, pero como el stock de vehículos era considerable, los últimos 1200/1430 Sport se venden en 1980.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 1.197 cc.
Diámetro x carrera: 73 x 71,5 mm.
Relación de compresión: 8,8:1.
Potencia: 67 CV a 5.600 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: disco/tambor.
Batalla: 2,225 m.
Largo/ancho/largo: 3,670/1,550/1,250 m.
Velocidad máxima: 157 km/h.
Unidades: 11.619 (19.332 contando las dos versiones).

Observaciones

El Seat 1200 Sport fue un coche de diseño totalmente español, con una carrocería coupé muy innovadora (construida por Inducar) sobre el bastidor reforzado del 127. Hereda la maniobrabilidad de este último y la mecánica del 124 D, pero en posición transversal en lugar de longitudinal. Su línea poco convencional y de personalidad propia no tuvo parangón en Fiat, convirtiéndose en un aliciente extra para su revalorización y consideración como clásico, pese a su juventud.

● **A favor:** Buena estabilidad, pequeño y manejable, dirección rápida y precisa, frenos eficaces y línea aerodinámica muy particular y llamativa.

● **En contra:** Fallos de carburación a regímenes bajos, autonomía escasa, maletero testimonial y precio demasiado alto.

Cotización

■ **Seat 1200 Sport (1975-80):** 350.000/125.000 Pesetas.
■ **Seat 1430 Sport (1977-80):** 400.000/130.000 Pesetas.

Análisis

Disponibilidad en el mercado:	★★★☆☆
Disponibilidad de recambios:	★★★☆☆
Coste de mantenimiento:	★★★☆☆
Revalorización:	★★★★☆
Manejabilidad:	★★★★☆

Renault 7 TL (1977-81)

Sinopsis histórica

■ El Renault 7 se presenta en Alicante en noviembre de 1974.

■ El R-7 TL aparece en 1976. Equipaba el mismo motor de poco más de un litro, que el anterior, pero adoptaba llantas de 4,5 pulgadas, cambio de marchas con nuevos desarrollos y limpiaparabrisas de dos velocidades.

■ En 1977 desaparece el modelo inicial, quedando en catálogo sólo el Renault 7 TL.

■ En febrero de 1981, el Renault 7 GTL sucede al R-7 TL. Incorpora el motor del R-5 GTL, de 1.108 cc y 45 CV DIN a 4.400 rpm. Una mecánica diseñada para durar mucho y consumir poco, de mayor cilindrada que el anterior, pero con menor potencia y un régimen de giro extremadamente bajo.

■ El GTL deja de fabricarse en 1983.

Características técnicas

Motor: 4 cilindros en línea.
Cilindrada: 1.037 cc.
Diámetro x carrera: 67,7 x 72 mm.
Relación de compresión: 9,5:1.
Potencia: 50 CV DIN a 5.000 rpm.
Cambio: 4 relaciones.
Frenos: disco/tambor.
Batalla: 2,520 m.
Largo/ancho/alto: 3,890/1,520/1,410 m.
Velocidad máxima: 132 km/h.
Unidades: 113.317 (1974-79).

Observaciones

Berlina de tres volúmenes basada en el Renault 5 TL, en cuanto a mecánica. Era un modelo de diseño netamente español (FASA Renault), al menos si nos fijamos en el maletero, que no tuvo equivalente en Francia. Era un verdadero representante del segmento medio y entre sus potenciales compradores tuvo un considerable éxito. Coche para un amplio sector de clase media, que buscaba un turismo económico en cuanto a consumo y mantenimiento, sin muchas pretensiones técnicas y con una amplitud mínima en su interior. Gracias a su peculiar línea, está mejor considerado fuera de nuestras fronteras que dentro.

● **A favor:** Amplitud en el interior y en el maletero, buena estabilidad, frenos eficaces, consumo aquilatado, fiabilidad mecánica y buen acabado.

● **En contra:** Asientos delanteros con respaldo demasiado corto, dirección algo pesada y prestaciones limitadas.

Cotización

■ **Renault 7 (1974-77):** 150.000/50.000 pesetas.
■ **Renault 7 TL (1976-81):** 140.000/50.000 pesetas.
■ **Renault 7 GTL (1981-83):** 130.000/45.000 pesetas.

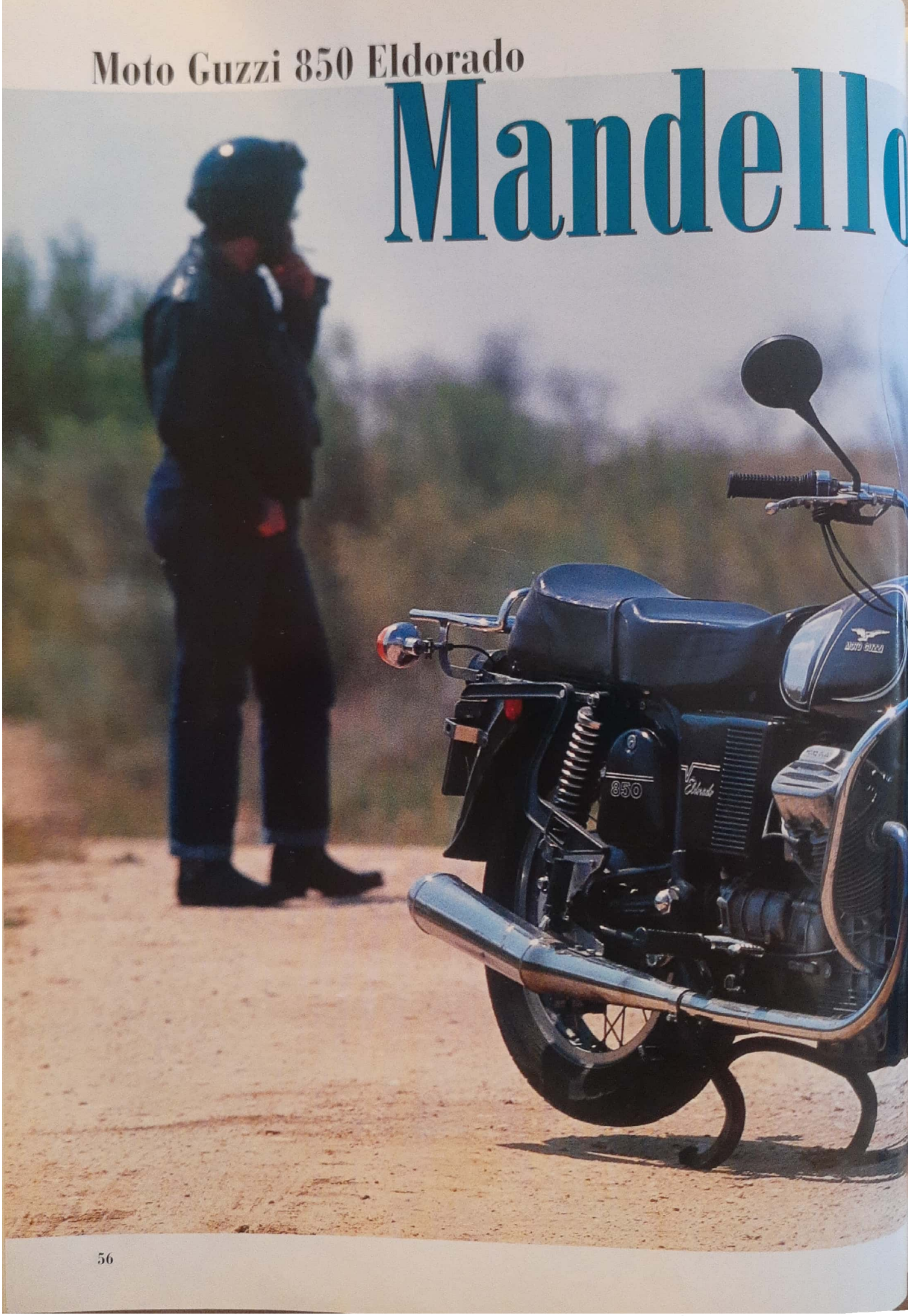
Análisis

Disponibilidad en el mercado:	★★★★
Disponibilidad de recambios:	★★★★
Coste de mantenimiento:	★★★★
Revalorización:	★
Manejabilidad:	★★★★

Escaneado con CamScanner

Moto Guzzi 850 Eldorado

Mandello



Escaneado con CamScanner

Rock

Durante los años sesenta y setenta Moto Guzzi estuvo muy pendiente del mercado norteamericano. No en vano, sus motos fueron las primeras no estadounidenses adoptadas por distintas policías de aquel país. La protagonista de estas páginas, la 850 Eldorado, es posiblemente el más claro exponente de esa política comercial.

Carlos Polo (texto). J.F. Pacheco (fotos)

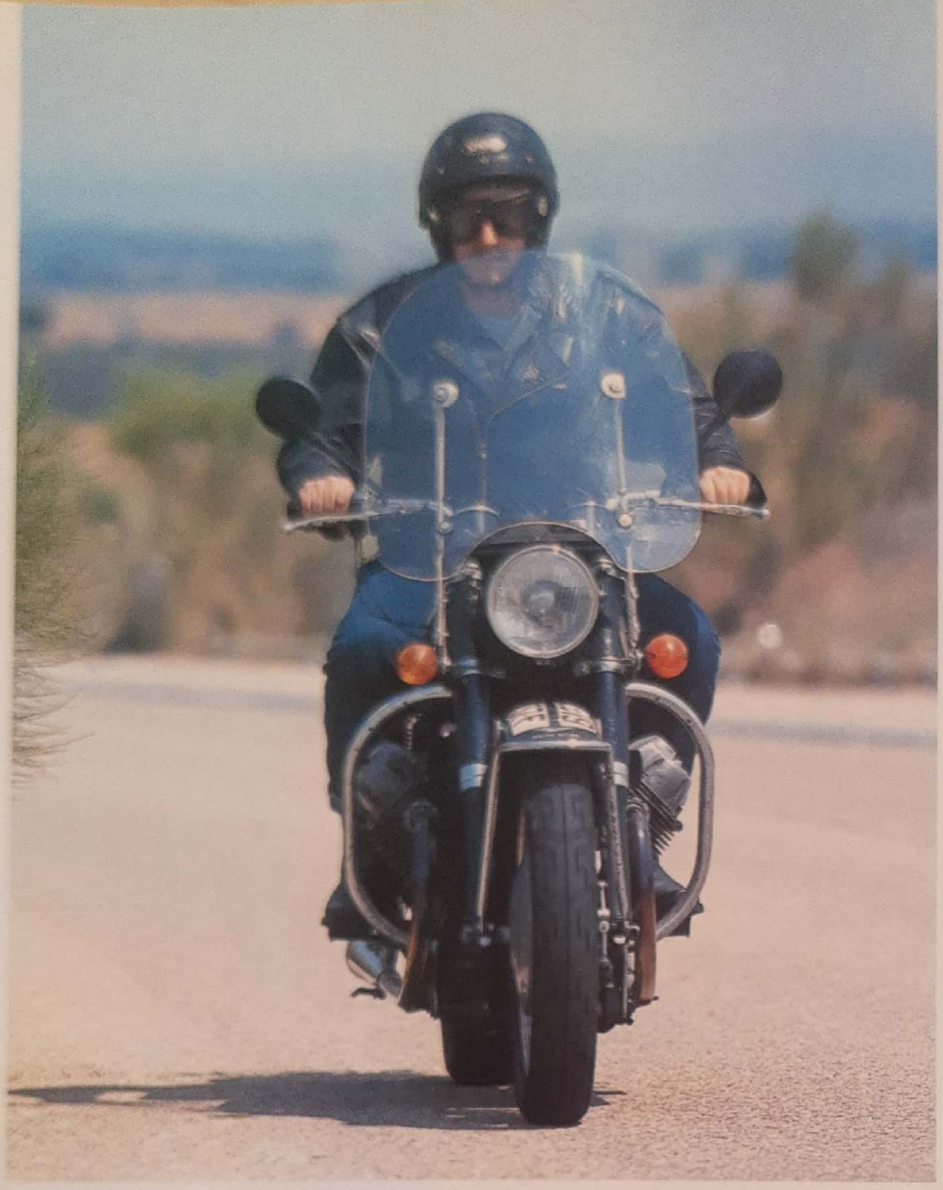
Se puede decir con seguridad que a principios de los años sesenta las máquinas más avanzadas técnicamente eran las italianas. En competición, Mondial, Gilera, Ducati, Moto Guzzi o MV Agusta dominaban con mano de hierro las categorías de menor cilindrada.

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial, los constructores transalpinos se habían convertido en auténticos orfebres, consiguiendo una precisión mecánica ni siquiera soñada por los demás. Sus creaciones estaban dotadas de motores de cuatro cilindros (en posición transversal), con doble árbol de levas en culata, cuatro válvulas por cilindro, distribuciones desmodrómicas, etc.

Todo ello le abrió las puertas de muchos mercados exteriores, desde nuestra *aislada* España hasta la lejana Argentina, pasando por Francia, Gran Bretaña y otros muchos. Las firmas inglesas dominaban el mercado, y aún no veían un rival en aquellas pequeñas construcciones italianas por una razón muy simple: no pasaban en prácticamente ningún caso del medio litro de cilindrada. Y ello representaba un serio inconveniente a la hora de instalarse en mercados tan jugosos como el norteamericano, principal destino de la gran industria europea de las dos ruedas.

Es en estas circunstancias cuando la Berliner Motor Corporation, la importadora de motocicletas más importante de Estados Unidos, creyó haber encontrado el punto donde atacar a Harley-Davidson allí donde más le podía doler; esto es, en el suministro de motocicletas a los departamentos de policía norteamericanos y al

Escaneado con CamScanner

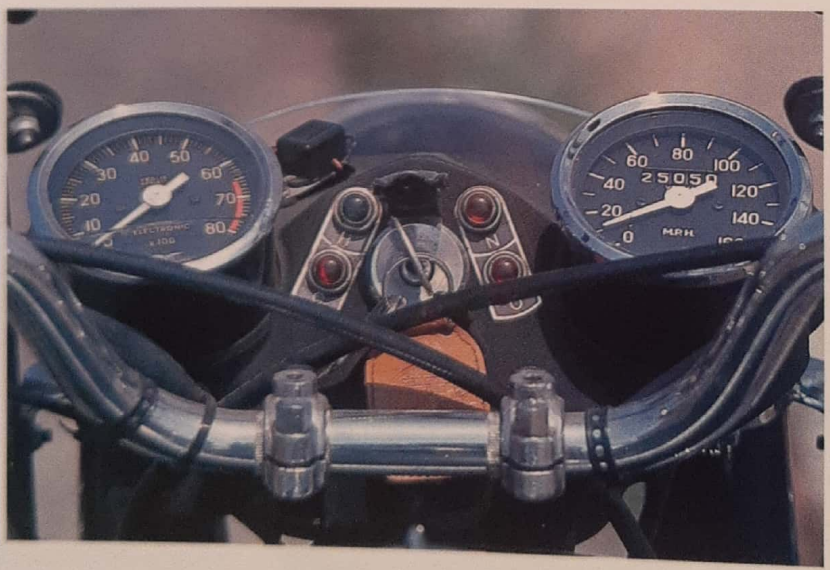


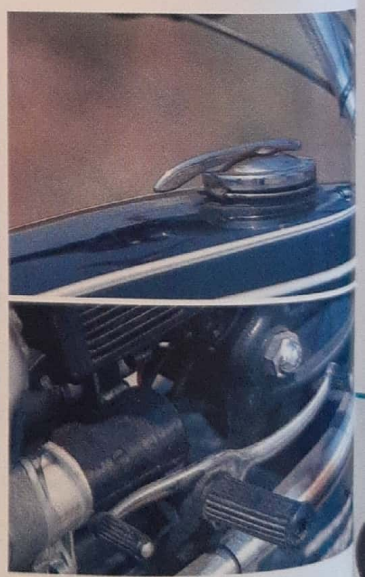
de pequeños motores auxiliares denomina-
dos Cucciolo, de 50 cc y ciclo de cuatro
tiempos. El fichaje de Fabio Taglioni como
técnico supuso el empujón definitivo en el
desarrollo de la marca, que nunca había
fabricado motores de más de 250 cc.

Ambas firmas recibieron las recomen-
daciones de Berliner con mucha ilusión y
en poco tiempo, presentaron dos máqui-
nas absolutamente distintas.

En 1964, Taglioni termina un prototipo
que sería expuesto en la Feria de Daytona
en 1965. Aquella máquina fue denominada
Apolo. Era una gran motocicleta de 270 kg
de peso (en vacío), impulsada por un mo-
tor de cuatro cilindros en V, que cubicaba
nada menos que 1.257 cc y transmitía 80
CV (100 CV en la versión sport). Para su
comercialización presentaba un obstáculo
insalvable: su precio era muy alto, dema-
siado incluso para la holgada economía de
la policía norteamericana. Podríamos decir
que en Ducati se pasaron, y que ni siquiera
en Estados Unidos ataban los perros con
longanizas, aunque esta fuera una creen-
cia generalizada.

La gente de Guzzi, sin embargo, actuó
con el pragmatismo que siempre le carac-
terizó. Ya antes de la petición de Berliner
rondaba por sus cabezas crear una moto
para los *carabinieri* italianos. Para ello ha-
bían echado mano del archivo, donde en-
contraron un gran motor nacido para im-
pulsar un extraño triciclo experimental: un
bicilíndrico en V a 90º.





El cuadro de esta moto es muy completo y elegante. Destacan los dos relojes Veglia (velocímetro y cuentavueltas) con la númeración en blanco sobre esfera negra.

resto de organismos gubernamentales.

Desechadas las máquinas inglesas, Joe Berliner, uno de los dos hermanos propietarios de la citada compañía, decidió viajar a Europa y trasladar sus intenciones a distintas firmas italianas, en concreto a dos cuyos orígenes y desarrollo tenían muy pocos puntos en común: Guzzi y Ducati

La primera había nacido casi en los albores del motociclismo, en 1921. Fundada por Carlo Guzzi, contaba con una larga trayectoria comercial, basada en motores monocilíndricos con cubicajes desde 250 a 500 cc, prácticamente irrompibles y de un rendimiento nada desdeñable. En competición, Moto Guzzi podía alardear de un palmarés jalonado de triunfos y, en el aspecto técnico, contaba con motores de dos y cuatro tiempos y de uno, dos, tres, cuatro e incluso ocho cilindros.

Ducati, por su parte, se inició en el mundo de las motos en 1945, con la fabricación

Aunque esta mecánica realmente no
aportaba ninguna novedad, fue utilizada
en un prototipo. Iba colocado (y esto sí que
no era habitual) en posición transversal a
la marcha, con lo que, además de asegu-
rar una buena refrigeración de ambos cili-
dros, se obtenía una importante serie de
ventajas: el acoplamiento de una caja de
cambios grande y muy simple, casi de co-
che, y la salida fácil y directa de una trans-
misión por cardán.

Escaneado con CamScanner

Cronología

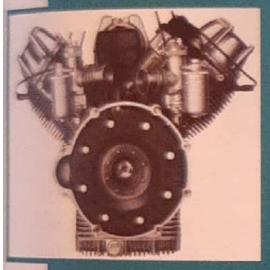
Los motores Guzzi V Twin

1960

Por encargo del Ministerio de Defensa italiano, Moto Guzzi desarrolló un triciclo con tracción a las tres ruedas destinado a sustituir a las mulas de las tropas de montaña. El motor de este vehículo, diseñado específicamente para él, era un dos cilindros en V a 90º, 754 cc (80 x 75 mm), 6,5:1 de compresión y 20 CV a 4.000 rpm. La refrigeración era por aire forzado, el embrague, monodisco en seco, la caja de cambios, de seis relaciones y la transmisión a las ruedas se realiza mediante cardanes. Este triciclo, sin embargo, no llegó a fabricarse en serie.

1965

Se presentó en el Salón de Milán una nueva Guzzi pensada inicialmente para la policía y el ejército italianos. Este mismo prototipo había sido mostrado poco antes a Joe Berliner, uno de los propietarios de la Berliner Motor Co, el mayor importador estadounidense, que decidió en el mismo momento de verla apostar fuerte por ella en el mercado americano. Montaba un bicilíndrico derivado del empleado en el triciclo anterior, con refrigeración por aire (sin forzar), 700 cc (80 x 70 mm), una compresión de 9:1 y 40 CV a 5.000 rpm. El motor iba colocado en posición transversal a la marcha, el embrague era bidisco en seco, la caja de cambios tenía cuatro relaciones y la transmisión estaba confiada a un sólido cardán.



1967

Comenzó la comercialización de la nueva V7, con un gran éxito en Europa y en los EE.UU. En Italia, ya se habían entregado las 50 primeras unidades, preparadas específicamente para los corazzieri (la guardia presidencial).

1969

Cesaba la fabricación de las V7 de 700 cc. A finales de este año se trasladó a Mandello di Lario el probador oficial de la policía de Los Ángeles, el señor Henderson. Bajo sus directrices se prepararon las motos al gusto norteamericano, aumentando la cilindrada (750 cc) y la compresión, con lo que se incrementaba la potencia. La versión nacida de estas operaciones sería denominada Ambassador.

Entre junio y octubre de 1969, Guzzi batiría varios récords mundiales de velocidad en las categorías de 750 y 1.000 cc, con preparaciones que partían de las V7.

1971

Se presentó la V7 California 850, pensada de nuevo para el mercado norteamericano. Las modificaciones más reseñables fueron el aumento de la cilindrada hasta los 850 cc, con lo que la potencia se incrementaba hasta 51 CV a 6.000 rpm, así como la adopción de una caja de cambios con cinco relaciones. También hizo su aparición la V7 Sport. Esta máquina, con una cilindrada de 748 cc (82,5 x 70 mm) y una compresión de 9,8:1, llegaba a transmitir 52 CV a 6.300 rpm. También montaba la caja de cinco relaciones, y recibió otras mejoras importantes respecto a la primitiva V7: alternador en vez de dinamo, un nuevo distribuidor de corriente, etc

1972

Se pusieron a la venta las V7 Sport, 850 California y 850 GT.

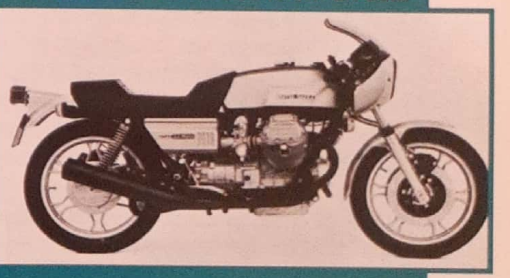
1974

Vio la luz el modelo 750 Sport, cuya principal novedad era la adopción de un doble disco de freno delante. Con esta solución se ponía fin al endémico problema de la frenada de las Guzzi *V Twin*, motivo de protesta de muchos usuarios.

También este año Guzzi lanzó un modelo con un motor cuya principal diferencia respecto a los anteriores es la distribución movida por cadena, en lugar de por piñones. Poco después apareció la 850 T3, que demostraba hasta qué punto Guzzi se había tomado en serio el apartado de frenos. En ella se presentó el sistema de frenada integral Guzzi, que interconectaba el accionamiento del disco trasero con uno de los delanteros, permitiendo frenar en las curvas. Era el sistema de frenado más avanzado de su tiempo.

1975

En noviembre se anunció el modelo cumbre de Guzzi en estos años: la 850 Le Mans. Se trataba de una superdeportiva con 844 cc (83 x 78 mm), una compresión de 10,2:1 y una potencia efectiva de 71 CV a 7.300 rpm. Con un peso total de 215 kg, era capaz de alcanzar una velocidad de 205 km/h. En esta moto se aprovechaba toda la experiencia de las anteriores, y por ello gozaba de adelantos como el freno integral. Fue uno de los modelos más vendidos de la marca.



A partir de aquí la evolución de las Guzzi *V Twin* se ralentizó, y a pesar de cambios como el aumento de cilindrada o la forma exterior de los cilindros, las novedades no serían tan importantes y radicales como en estos primeros diez años. Debemos quizá reseñar modelos como la 1000 Convert, una de las escasas motos de la historia que han equipado una caja de cambios automática con convertidor de par.

Desde 1975, el bicilíndrico de Guzzi ha dado para fabricar modelos desde 750 a 1.100 cc, y pese a algunas modificaciones, aún se mantiene vigente.

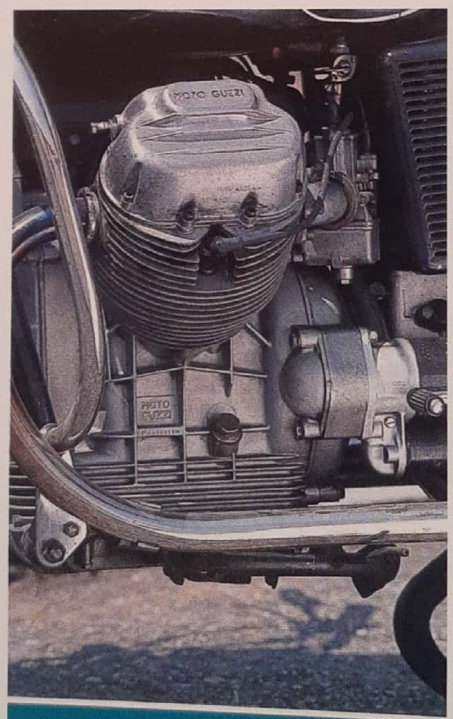
Escaneado con CamScanner

El bastidor diseñado era uno robusto y clásico de doble cuna en tubo de acero. En cuanto al diseño de la moto, podemos decir que era realmente bonito, muy compacto y limpio, y confería a esta máquina un aspecto muy sólido. Joe Berliner vio este prototipo en una fase muy avanzada y decidió apostar fuerte por él.

La nueva Guzzi, denominada V7 (V por la configuración del motor y 7 por la cilindrada de 700 cc) tuvo baño de multitudes durante el Motor Show de Milán de 1965, donde se convirtió en la principal atracción. Pronto comenzarían a llegar los pedidos.

En poco más de un año se entregaron las primeras motos versión policía: cincuenta unidades para los *corazzieri*, el cuerpo encargado de la seguridad del presidente italiano. Por su parte, Berliner se llevó ese mismo año a Estados Unidos algunas V7 civiles; aunque no se trataba de la primera vez que una de estas motos pisaba suelo yankee, ya que en 1966, el mismo Berliner había llevado un prototipo que mostró en distintos acontecimientos motociclistas.

La V7 tuvo un éxito comercial inmediato en su versión civil, apoyado en una fiabilidad y confort de marcha encomiables. Era el momento de intentar que la policía de los distintos estados pasara a formar parte de la cartera de clientes de Guzzi. Berliner dio instrucciones a su mejor vendedor para que intentara incluir las V7 en el programa de pruebas de la policía de



El enorme bicilíndrico destaca por su sólida construcción, su elasticidad desde pocas vueltas y su inusual colocación transversal. Sólo por este motor, no es fácil confundir una Guzzi con otra moto.

Los Ángeles. Este cuerpo estaba considerado como el mejor de todos los Estados Unidos, y resultaba toda una referencia para los demás cuerpos policiales a la hora de adquirir material nuevo.

Berliner tuvo que sortear todos los impedimentos que se pusieron a esta moto. En sucesivas conversaciones, las alegaciones de los responsables policiales para cerrar las puertas a Guzzi fueron el dinero y la falta de potencia de su motores, incluso, ya al final, recurrieron al patriotismo y el orgullo de emplear una marca americana. Berliner y Moto Guzzi aportaron respuestas consistentes: vendieron a la policía de Los Ángeles dos motos al precio de ... ¡un dólar!, mejoraron las prestaciones de la V7, aumentando la cilindrada (750 cc) y la compresión, y en cuanto a lo del patriotismo, Berliner se reunió de nuevo con los directivos de la policía y les expuso que, aunque sus motos no eran americanas, él, su empresa y sus empleados sí, y todos pagaban impuestos en Estados Unidos. Al final, no tuvieron por menos que rendirse a la evidencia e incluir las Guzzi en el programa de pruebas. Las V7 arrasaron.

Lo más importante del trabajo estaba hecho. Nada más darse a conocer la noticia, las policías de varios estados, como Atlanta o Nueva York, realizaron sus pedidos. Pronto empezarían a llegar a USA las V7 potenciadas, conocidas como V7 Special y V7 Ambassador.

Con la experiencia acumulada, Guzzi

Escaneado con CamScanner

se especializó en motos policiales, desarrollando además un catálogo casi infinito de accesorios para ellas. Las V7, en todas sus variantes, se llegaron a exportar a más de 60 países, lo que puede darnos una idea de su éxito.

La protagonista de estas páginas, la 850 Eldorado, es una de estas versiones mejoradas que se desarrollaron a principios de los años setenta. La cilindrada, como su denominación indica, estaba aumentada a 850 cc. Se convirtió, junto con la 750 Ambassador, en el modelo más popular de Guzzi en Estados Unidos. Y basta con observar sus líneas para comprenderlo.

Pese a la tara que supone su monstruoso peso, la 850 Eldorado se mueve en terreno sinuoso como un auténtico felino.

Tras este preámbulo histórico, es el momento de transmitirles las sensaciones que se pueden tener a lomos de esta moto. Nada más sentarnos se hace patente su enorme peso (253 kg en vacío). Sin embargo, la poca distancia que separa el asiento del suelo permite manejar ese peso con cierta seguridad. Sólo si el piloto es bajito, encontrará dificultades para recoger la pata de cabra una vez aposentado sobre la máquina. Delante está situado un cuadro sobrio y elegante, con dos grandes relojes (velocímetro y cuentarrevoluciones) y cinco indicadores (presión de aceite, punto muerto, encendido de luces, carga de batería y contacto). Accionado este último, ya podemos pulsar el gran botón de arranque situado debajo de la maneta izquierda. Es importante asegurarse de que la luz de punto muerto está encendida, pues si no fuera así el motor no arrancará.

A primera vista podemos encontrar pruebas del esmero con el que se realizó esta moto: los puños, los mandos de luces o el mando del acelerador están firmados por Tomaselli, una de las más prestigiosas marcas de accesorios del momento. En el resto de la moto seguiremos encontrando un nivel tan exquisito de acabado.

Lo más llamativo de esta máquina, y de todas las Guzzi *V Twin*, son esos dos enormes cilindros saliendo por los lados. Una colocación de la mecánica que, indudablemente, tuvo que llamar la atención en su tiempo, y que hoy en día, pasada la fiebre Guzzi de los setenta y parte de los ochenta, vuelve a ser motivo de atención. Lo más significativo, al final, es que no se confunde con otra máquina.

Nada más accionar el pulsador de arranque, el motor responde con brío. El bronco sonido del bicilíndrico se hace sentir, sin llegar a ser molesto. La verdad es que se trata de un sonido singular, como la voz de una vieja cantante enronquecida por el alcohol. Al acelerar en parado la moto tira de nosotros hacia la derecha. Esto es debido a que el motor gira hacia este lado y la inercia del enorme y pesado embrague y de la corona de arranque se hacen notar. Luego, en marcha, la cosa cambia, pese a lo que se pudiera temer.

Accionamos la primera empujando con el tacón, y salimos a la carretera. El embrague es muy suave, más incluso que algunos de accionamiento hidráulico de motos modernas, pese a que en esta es por cable. La salida, a poco que nos lo propongamos, será fulgurante. La Guzzi necesita, como buena máquina italiana, empezar a trabajar un poco alegre de vueltas.

Con la carretera despejada pronto se suceden las velocidades hasta llegar a la quinta. La palanca del cambio es del tipo punta-tacón, detalle que facilita, una vez se está acostumbrado, el accionamiento. Cada vez que efectuamos un cambio suena el seco *clonk* característico de las cajas Guzzi, que no son, pese a lo que se pueda pensar, ni imprecisas ni duras de manejo. Basta con accionar la palanca con decisión y el engranaje requerido entrará en funcionamiento sin titubeos. Eso sí, se ha de tener cuidado con las reducciones, puesto que el cardán no tiene la elasticidad de la cadena, y la respuesta es mucho más inmediata y brusca.

Con la pantalla protectora, resulta fácil mantener un crucero de 130 - 140 km/h. La postura de conducción es realmente cómoda, el asiento mullido y la altura del manillar correcta. A esa velocidad aún nos queda un tercio de acelerador por exprimir, es decir, que todavía hay potencia de reserva para realizar un adelantamiento con margen suficiente.

En rectas es una moto muy estable, con mucho aplomo, y sus suspensiones absorben sin sobresaltos las irregularidades del asfalto. La gruesa horquilla delantera cumple su función sobradamente a pesar del enorme peso a soportar. En curvas, su manejabilidad también es sorprendente. A ello contribuye en buena manera el bajo centro de gravedad y la rigidez del chasis. Si levantáramos el depósito de combustible, nos encontraríamos un tubo de acero de gran diámetro, reforzado además por una vigueta con sección en U. El hecho es que podemos trazar cualquier curva con toda tranquilidad, seguros de que la Eldorado se mostrará obediente a nuestros requerimientos.

En el apartado de frenos nos encontramos con claras deficiencias. Quizá es la única pega que podemos poner, pues necesitamos bastante espacio por delante para parar los 253 kg de la moto (más los ochenta y pico de este periodista). En versiones posteriores se trató de paliar esta deficiencia con un doble tambor de doble leva (es decir, cuatro levas en total), aunque el resultado conseguido no era significativamente mejor. No fue hasta la llegada de las 750 Sport (con doble disco delantero) y 850 T3 (dotada del sistema de frenada integral) cuando se solucionó esta deficiencia.

En resumen, podemos decir que salvo en este último apartado, es una de las grandes motocicletas de turismo que podemos enumerar entre las clasificadas como clásicas. Potente, elástica y manejable, sin embargo, todavía no es todo lo apreciada que se merece. □

Ficha técnica

Moto Guzzi 850 Eldorado

MOTOR

Tipo: dos cilindros en V a 90º, ciclo de cuatro tiempos y refrigerado por aire.
Diámetro x carrera: 83 x 78 mm.
Cilindrada: 844 cc.
Distribución: dos válvulas por cilindro en culata movidas por balancines. Árbol de levas en el bloque accionado por cascada de piñones.
Alimentación: un carburador por cilindro Dell´Orto VHB 30 CD ó VHB 30 CS.
Relación de compresión: 9,8:1.
Potencia máxima: 52 CV a 6.300 rpm.

TRANSMISIÓN

Embrague: bidisco en seco.
Primaria: piñones helicoidales.
Secundaria: cardán.
Cambio: cinco relaciones

PARTE CICLO

Chasis: doble cuna de tubo de acero.
Suspensión delantera: horquilla telehidraúlica.
Suspensión trasera: horquilla oscilante con amortiguadores de doble efecto.
Freno delantero: tambor de doble leva.
Freno trasero: tambor.
Ruedas: de aleación, de radios de alambre. Medida 2.15 x 18 pulgadas.
Neumáticos: 4.00 x 18 pulgadas.

MEDIDAS

Distancia entre ejes: 1,470 m.
Largo x ancho x alto: 2,26 x 0,78 x 0,80 m.
Peso: 253 kg.
Depósito de combustible: 22,5 l.

PRESTACIONES

Velocidad máx: 180 km/h aprox.
Consumo medio: 8,5 l/100 km.

FABRICACIÓN

Época de fabricación: 1972 - 1974.

Escaneado con CamScanner

Las herramientas del aficionado (II)

Anteriormente hemos pasado revista a las herramientas fundamentales para nuestro pequeño taller, tales como destornilladores, llaves y martillos. Además de ellas, y debido a la variedad enorme de trabajos (cada vez más especializados) que podemos acometer, necesitaremos otros útiles.

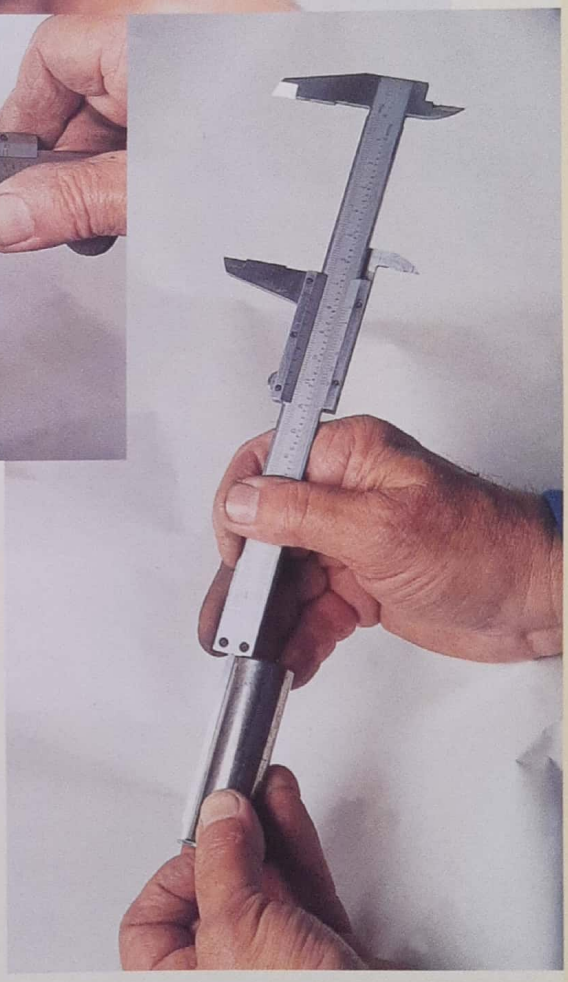
C. Mosquera (texto). J.F. Pacheco (fotos

Todas las herramientas de corte tienen un sentido de utilización. Su uso inverso resulta totalmente ineficaz.

Un juego de galgas es imprescindible para medir distancias y ajustes de precisión.

Escaneado con CamScanner

Las herramientas de rebajar material y cortar (todavía no mencionadas) son tan importantes en la práctica como las ya descritas y cabe detallarlas merecidamente. Entre ellas se encuentran las limas, las sierras y algunas otras que, sin ser propiamente herramientas, nos ayudarán a efectuar nuestro trabajo de corte y desbastado con más precisión y exactitud. Nos estamos refiriendo a los instrumentos de medición, tales como el metro, el calibre o "pie de rey", los juegos de láminas calibradas llamadas "galgas" y otras de alta precisión como los micrómetros, etc.



En estas fotos se aprecia el uso correcto del calibre para medir longitud, grosor y profundidad de una pieza. Esta herramienta es imprescindible en el taller de restauración.

Limas

Están hechas en acero extraduro sobre el que se han tallado unos dientes cortantes capaces de desprender, mediante fricción, partículas (limaduras) de los materiales sobre los que trabajan. En la actualidad existe una gran variedad de formas adaptadas a los diversos trabajos de rebajado (limas planas, redondas, de media caña, angulares, etc.), así como diferentes tamaños de dentado que dan lugar a la clasificación de gruesas, finas, extrafinas, etc. En nuestros trabajos de taller, la lima puede ser útil para eliminar rebabas y desperfectos en piezas dañadas tales como engranajes, estriados, tornillos, etc., y también para rematar elementos que hayamos fabricado, terminar agujeros o taladros, afinar superficies, etc. En la foto se aprecia el modo correcto de emplear la lima sobre una superficie, aunque solamente con muchísima práctica lograremos un buen manejo de esta herramienta.

La lima es una herramienta que requiere maestría a la hora de utilizarla. Véase en esta fotografía la forma correcta de limar una superficie plana.

Escaneado con CamScanner

En esta pletina se observan las tres fases necesarias para conseguir un taladro de precisión: incisión con el granete, taladro pequeño y, finalmente, el taladro a la medida requerida.

Sierras

La sierra para hierro es la de uso más común en el taller mecánico, necesaria para realizar cualquier tipo de incisión o corte en las piezas sobre las que trabajamos. La más recomendable es la de arco, provista de un mango para su manejo, entre cuyos extremos se fija (cada vez que se gasta o rompe) una hoja. Esta es muy sencilla de sustituir, y tansolo debe tenerse en cuentaque la sierra, como todas las herramientas de corte (limas, etc), trabaja solamente en un sentido, siendo el retroceso totalmente ineficaz, y por tanto, es fundamental que la hoja se colocada de manera que *muerda* el material que va a cortar. En la foto se aprecia el modo en que debe colocarse la hoja de metal templado en relación con la posición del mango.

Taladro

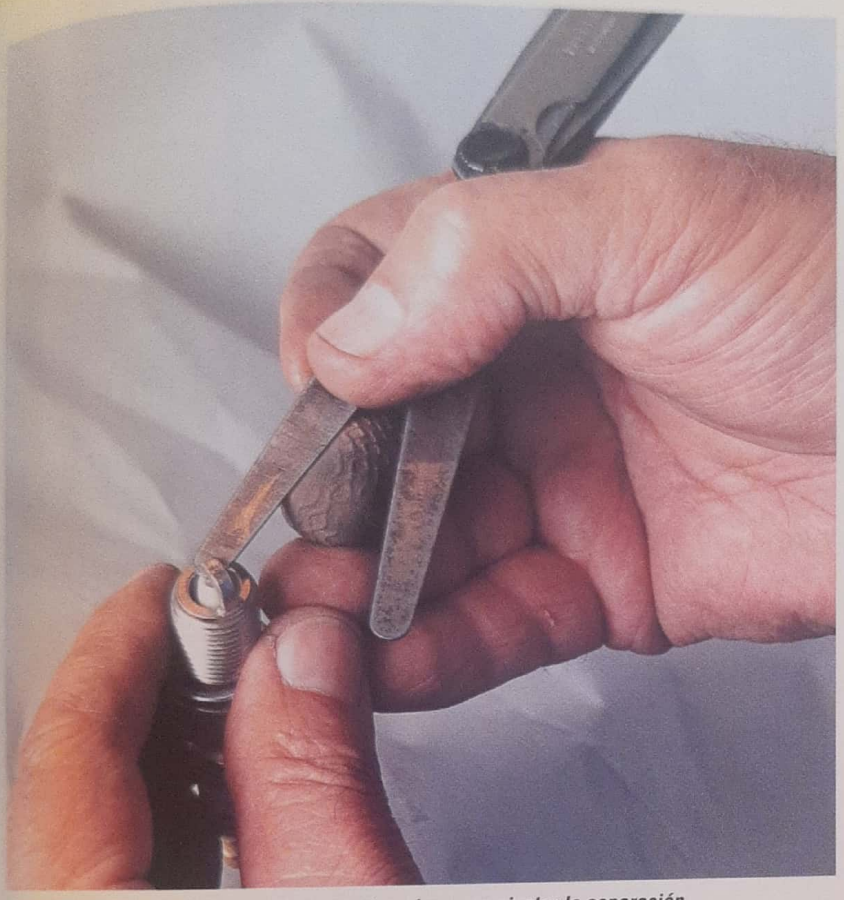
Esta máquina es también imprescindible en cualquier taller grande o pequeño, ya que su versatilidad nos permitirá abordar una gran diversidad de trabajos, y además realizarlos sin esfuerzo, gracias al sistema autopropulsado del que vienen dotados la mayoría de los taladros modernos (ya sean eléctricos o neumáticos). La principal misión de está máquina es la perforación (si bien la podremos utilizar para una inmensa variedad de tareas).

Para realizar este trabajo con precisión, es necesario marcar el sitio exacto que se va a agujerear con ayuda de un instrumento de punta (no excesiva), llamado comúnmente botador o puntero, sobre el que se da un ligero martillazo hasta obtener una buena referencia del lugar exacto de la incisión y una huella suficientemente profunda para que la broca al cortar no *patine* sobre el metal. Para taladrar un orificio de dimensiones superiores a 5 mm, es conveniente empezar el trabajo con brocas de tamaños inferiores y realizar varias *pasadas*, con otras de mayor calibre, hasta obtener el grueso conveniente. La incorporación de varios sistemas de ajuste en los taladros modernos puede facilitar nuestro trabajo, tal es el caso de las ruedas de regulación para controlar el número de revoluciones de la máquina que suelen venir incorporadas en el gatillo de accionamiento, y que nos permite comenzar el trabajo con menor velocidad para obtener mayor precisión, o el sistema de inversión de giro que nos permite trabajar en ambos sentidos (hay que tener en cuenta que la broca, como herramienta de corte, sólo tiene un sentido de trabajo, resultando totalmente ineficaz su uso en sentido inverso.

También debemos prestar atención a la broca que utilizamos, ya que existen diversos tipos según las características del material sobre el que vamos a trabajar. Asimismo, es importante revisar el filo, ya que, como el resto de las herramientas de corte, están sujetas al desgaste y con el uso pierden su efectividad. Para evitar que el filo se pierda con excesiva rapidez conviene refrigerar la herramienta utilizando agua (en un recipiente en el que de vez en cuando se sumerge la broca) o aceites ligeros (taladrinas o similares).

Los taladros manuales, en que el mecanismo de autopropulsión se sustituye por una manivela de accionamiento manual, también tienen su uso en el taller, especialmente para practicar incisiones en lugares de difícil acceso a los que, por su mayor volumen, no puede llegar la máquina eléctrica. La taladradora, nos aportará una ayuda muy eficaz en otra clase de operaciones como pueden ser las de pulido y abrillantado

Escaneado con CamScanner



Véase el uso práctico de la galga para ajustar la separación entre los electrodos de la bujía.

afilado e incluso, con bastante maestría, puede convertirse en un pequeño torno para rebajar piezas cilíndricas que no requieran precisión.

Además de los taladros de mano que hemos descrito hasta aquí, existen taladros de mesa, que se fijan sobre una superficie sólida y permiten realizar tareas de mayor precisión. Podemos adquirir uno de pequeño tamaño para colocar en el banco de nuestro taller si lo vamos a necesitar con frecuencia; pero si el uso va a ser más esporádico, deberíamos comprar un adaptador de bricolaje que permite fijarlo de manera sencilla a una mesa cuando lo necesitemos.

Útiles de medición

Además del metro por todos conocido, si queremos hacer un trabajo de mayor precisión necesitaremos un calibre o "pie de rey". Está constituido por una escuadra alargada sobre la que se desliza otra más corta. En ambas escuadras existen numeraciones que permiten una notable aproximación, con dos decimales en los modelos de uso frecuente en el taller mecánico (existen, naturalmente, calibres de mucha mayor precisión). Estas escuadras están preparadas con unos salientes o patas y una varilla larga, llamada sonda, que servirán para medir interiores (tubos), gruesos o profundidades, tal y como se muestra en las fotografías.

Las galgas son láminas de acero calibradas que se utilizan para medir separaciones muy pequeñas y que requieren una notable precisión, es el caso de las holguras entre platinos, bujías o taqués. En cada lámina viene marcado un número que se refiere al espesor, en décimas de milímetros, correspondiente a cada una de ellas. Debido a su extremada finura debemos de usarlas con cuidado para evitar que se dañen. Un juego completo de galgas es imprescindible en nuestro pequeño taller de restauración.

Con estas herramientas, y las que apuntamos en el número anterior, podemos empezar a trabajar en nuestro pequeño taller de restauración. Vamos a proponer, en los siguientes números, prácticas de taller en las que veremos el uso práctico de estas herramientas y cómo emplearlas para obtener las mayores satisfacciones del entretenimiento de nuestro clásico. □

El Truco del Mes

Taladrado con corcho

Si debemos realizar un taladro en una pieza delicada podemos utilizar este sistema para evitar los daños que la taladradora puede producir en su superficie. También es útil este sistema, tal como indica Miguel de Castro en su práctico manual del año 1994, para realizar taladros calibrados, en los que se quiere evitar que la incisión sea excesivamente profunda. Tan sólo se requiere un corcho perforado, para obtener notables ventajas.

Taladrado con refrigeración

Vamos a proponer otro truco del mismo autor que puede ayudarnos en la tarea del taladrado. Cuando el material que queremos taladrar es muy duro, o la broca no es la más adecuada, puede recalentarse demasiado el material, incluso si la chapa es acerada terminará cogiendo temple por la temperatura dificultando cada vez más nuestro trabajo. Para evitar esto, podemos rodear el punto de incisión con una muralla de plastilina o similar y verter en el interior de este receptáculo algo de aceite que evitará que la temperatura se eleve en exceso en la zona de trabajo. También es muy importante estimar la velocidad de giro de la broca: en general, deberá ser más lenta cuanto mayor es su diámetro.

Escaneado con CamScanner

Por J. A. Aldasoro (documentación Fundación RACE)

¿Seat 1500?

Les escribo porque tengo dudas respecto a un vehículo que poseo. Es un Seat 1500, con matrícula B-287904 y dado de baja en Tráfico. Me gustaría saber cuándo se matriculó y qué trámites hay que seguir para matricularlo como histórico: ¿Merecería la pena hacerlo?

Antonio Barjola. Villanueva de la Serena (Badajoz).

Su coche se matriculó en julio o agosto de 1962; aunque el Seat 1500 no se presentó oficialmente hasta junio de 1963, en la Feria de Muestras de Barcelona. Derivaba del 1400 C (fabricado entre 1960 y 1964) y del cual heredaba el diseño de la carrocería. Diferían en la calandra, las llantas (con más orificios) y en el motor: el del 1400 era de 1.395 cc, y el del 1500, de 1.481.

A la vista de las fotografías que nos ha hecho llegar, el coche parece un 1500 en toda regla. Rejilla, faros y pilotos delanteros, llantas y parachoques son originales. Quizá la pintura bicolor sea el detalle menos propio de ese coche; ello era más típico de los 1400. Para despejar definitivamente la duda de si es o no es, debemos mirar la chapa de identificación del motor: si tiene la clave CA, se trata de un 1500; si, en cambio, el indicativo es 101.006, es un 1400 C. Ha podido ocurrir que fuese uno de los últimísimos 1400 C y le sustituyesen esos detalles (calandra y llantas) por los del inminente 1500. Si es un 1500, quizá haya sido objeto de alguna componenda o trasplante de órganos entre ambos modelos con el paso del tiempo.

En cualquier caso, claro que merece la pena restaurarlo (además, parece estar bastante sano) y legalizarlo. Para esto último, deberá pedir un informe a Tráfico para confirmar su situación legal. Si no posee la documentación original, para matricularlo como histórico debe seguir los trámites siguientes:

—Solicitar certificado de características técnicas emitida por el fabricante o un club.

—Acompañar ficha reducida de características técnicas e informe que acredite los motivos para ser catalogado como histórico.

—Con la documentación anterior y el permiso de circulación o certificado de la Jefatura Provincial de Tráfico, pasar una inspección técnica en laboratorio de catalogación de vehículos históricos más próximo, a partir de la cual, dicho organismo emitirá un informe.

—Pedir al órgano competente de su Comunidad Autónoma una resolución basada en el informe anterior.

—Pasar una ITV y matricularlo en la Jefatura Provincial de Tráfico.

■ *Asociación Española Amigos del Seat 1500. C/Marqués de Pinar del Río, 1. 2ºDcha. 33403 Avilés (Asturias). Coordinador: José Miguel Coedo García. Tel.: 98-5563646.*

***Motor:** 4 cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.481 cc. **Diámetro x carrera:** 77 x 79,5 mm. **Relación de compresión:** 8,8:1. **Potencia:** 80 CV SAE a 5.200 rpm. **Cambio:** 4 relaciones. **Frenos:** de tambor. **Batalla:** 2,650 m. **Largo x ancho x alto:** 4,465 x 1,620 x 1,431 m. **Velocidad máxima:** 1[illegible] km/h. **Unidades:** 140.024. **Período de fabricación:** 19[illegible] 1972. **Cotización:** 600.000 pesetas. **Precio en la época:** 139.000 pesetas (1963).*

Renault Ondine

He comprado un Renault Ondine de 1962, con matrícula B-288473, núm. de bastidor R-1090 Nº6087813 y núm. de motor 670-5 Nº00599. Lleva otras dos placas ovaladas, donde pone R-1090-1592613 y FASA ON-06663. La caja de cambios es de tres velocidades, no obstante, he consultado en libros, revistas e internet y coinciden en que la de los Ondine tenía cuatro, salvo quizás, los primeros. Quería saber si mi Ondine es original o fue transformado.

Joan Aguer Poch. Salt (Gerona).

El Renault Ondine equipaba la mecánica del Dauphine con los detalles exteriores y el confort del Gordini. En España apareció en 1962 y dos años antes en Francia. Parece ser que los primeros Ondine de FASA montaban el cambio de tres relaciones del Dauphine, pero en 1963 incorporaron ya el de cuatro. Muy interesante la recopilación de claves, números de motor y de bastidor que nos remite, pues puede indicarnos el modelo exacto de que se trata o todo lo contrario. En el suyo, la primera placa (referencia R-1090) indica que el motor es tipo Ventoux, es decir, el que originariamente montaban los Dauphine y Ondine (28 CV a 4.200 rpm y compresión 7,75:1). En la otra placa ovalada aparece la inscripción FASA ON-06663, que corresponde al modelo español Ondine, con un número de serie muy bajo (6.663) y que concuerda con el año 1962, o sea, uno de los primeros construidos en Valladolid (se fabricaron 39.179 hasta 1965). Hasta ahora todo correcto, pero la tercera placa nos despista: indica el número de bastidor (ya sabemos que es un R-1090), no obstante, la cifra que le acompaña (6.087.813) corresponde a 1963, según una lista publicada por la revista francesa Retroviseur. En cuanto al número de motor, el 670-5 es el indicativo de los modelos R-1093 (1962-63), R-1095 (1964-68) y R-1091 (a partir de 1962). El más probable sería el R-1091, correspondiente con los modelos franceses Ondine-Gordini y Gordini (1963), y que es el motor de 36 CV DIN a 5.000 rpm y 8:1 de compresión, idéntico al Gordini de FASA. Por tanto, el 670-5 no es compatible con el R-1090 y el R-1090 A, que son las claves de los Ondine españoles y que equipaban el motor 670-1 Ventoux. En resumen, su automóvil tiene matrícula de 1962; un número de bastidor de R-1090 Dauphine/Ondine, de 1963; un motor con la clave de Gordini (670-5) y el indicativo de FASA de un Ondine de época temprana. Por último, sólo los R-1090 equiparon cambio de tres relaciones.

Características técnicas del Renault Ondine de FASA:

***Motor:** 4 cilindros en línea. **Cilindrada:** 845 cc. **Diámetro x carrera:** 58 x 80 mm. **Relación de compresión:** 7,75:1. **Potencia:** 28 CV DIN a 4.200 rpm. **Cambio:** 3-4 relaciones. **Frenos:** de tambor. **Batalla:** 2,270 m. **Largo x ancho x alto:** 3,947 x 1,520 x 1,440 m. **Velocidad máxima:** 117 km/h. **Unidades:** 39.179. **Período de fabricación:** 1962-65. **Cotización:** 600.000 pesetas. **Precio en la época:** 99.500 Ptas (1962).*

Escaneado con CamScanner

Peugeot 504 Coupé 1800

Soy un joven aficionado a los clásicos y en casa tenemos un Peugeot 504 Coupé 1800 (1971) que queremos restaurar. ¿Cuál será su valor? Durante meses, he realizado un seguimiento de los Peugeot 504 de mi provincia, contando 80. El nuestro es el segundo más antiguo y el único de gasolina: ¿Esto le hace más valioso?

Oscar Benassar López. La Laguna (Tenerife).

Interesante, su seguimiento de los Peugeot 504 de Tenerife. Le indicamos que en 1971 se matricularon en su provincia 488 turismos Peugeot (la tercera parte de los matriculados en toda España). En el Salón de Ginebra de 1969 se muestran por primera vez el coupé y el cabriolet. Entre marzo de 1969 y julio de 1970, ambos equipan la mecánica de inyección del modelo berlina (1.796 cc y 90 CV). Su coche pertenece a esta primera serie, ya que a partir de

septiembre de 1970 los 504 coupé pasan a ser impulsados por un motor de dos litros y 104 CV. En septiembre de 1974 se le acopla un motor V6, de 2.664 cc, dos carburadores y 136 CV. Además, presenta nuevas llantas y un frontal con faros rectangulares más grandes. En septiembre de 1977, reaparecen los modelos de cuatro cilindros de dos litros e inyección Kugelfischer y un nuevo V6 de inyección (144 CV), aunque la gran innovación es el nuevo cambio de cinco relaciones. En 1981 se moderniza el interior, adoptan unos parachoques del color de la carrocería y cambian las llantas. En 1983, después de otro rediseño del cuadro de instrumentación, cesa la producción.

El punto débil del Peugeot 504 Coupé era la corrosión, en especial los anteriores a 1980. Atacaba los cerquillos de los faros, bordes del capó y del maletero, pasos de ruedas, marco del parabrisas, bajos de las puertas y aletas traseras. También se le cuestionaba un acabado interior impropio de su categoría y unas prestaciones algo justitas, en las versiones de cuatro cilindros. Su mecánica fiable y suave, sin embargo, permite todavía un uso cotidiano, disfrutando además del elegante diseño de Pininfarina. El interés de su coche radica en la temprana edad, pues es de primera generación, anterior a julio de 1970. Quizás sea uno de los primeros ejemplares de este modelo llegados a Tenerife. También le ofrecemos la dirección de un club francés especializado en los 504 coupé y cabriolet:

■ **Amicale 504 C.C.** *70 bis, rue Edouard Branly. 91560 Crosne (France). Presidente: Serge Panoff.*

***Motor:** 4 cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.796 cc. **Diámetro x carrera:** 84 x 81 mm. **Relación de compresión:** 9:1. **Potencia:** 90 CV DIN a 5.600 rpm. **Cambio:** 4 relaciones. **Frenos:** de disco. **Batalla:** 2,550 m. **Largo x ancho x alto:** 4,360 x 1,700 x 1,350 m. **Velocidad máxima:** 175 km/h. **Período de fabricación:** 1969-70. **Cotización:** 1.300.000 ptas. **Precio en la época:** 24.000 francos (1969).*

Ciclomotor Ducson

Hace escasas semanas adquirí una bellísima y flamante Ducson, de las primeras construidas en España. Como sólo sé eso, me gustaría conocer de qué modelo se trata, cuántas unidades se fabricaron, la pintura original y si existe algún club especializado. El número de chasis es C-5672.

Pau Llorca de la Concepción. Guadassuar (Valencia).

Industrias Ciclistas V. Solá construyó las motocicletas (mejor dicho ciclomotores) Ducson, en un taller de Mollet del Vallés, en Barcelona. En sus comienzos, fabricaba elementos auxiliares (cuadros, horquillas y guardabarros), hasta que en 1954 construyó un velomotor equipado con un motor Mosquito. Un año más tarde, la mecánica pasó a ser Setter. Ya en 1958, presentó oficialmente el primer modelo propiamente dicho, el Ducson 49. Movido por un monocilíndrico de 49 cc y 1,5 CV, era un ciclomotor ligero (44 kg), rápido y económico. Incorporaba un cambio de tres relaciones con mando en el manillar, transmisión por cadena, cuadro de acero estampado y frenos de tambor. La suspensión consistía en una horquilla telescópica delante y un sillín basculante detrás. Calzaba unos neumáticos de 600 x 55. Este primer Ducson dio paso, en 1960, al modelo Repris. Ambos compartían el motor de 49 cc, pero el del Repris tenía una mayor compresión (8,5 a 1) y rendía 3,3 CV a 6.500 rpm. Era uno de los ciclomotores más rápidos del mercado nacional, alcanzando los 75 km/h. Esta cifra sería superada en 1962 por el Repris S, de 4,5 CV a 8.000 rpm y 90 km/h de velocidad máxima, que además contaba con un diseño del cuadro más moderno y suspensión trasera telescópica.

Los ciclomotores Ducson nunca gozaron de gran difusión, de hecho, entre 1958 y 1967, se construyeron poco más de seiscientos ejemplares. Los modelos 49 y Repris, de depósito redondeado, solían llevar el cuadro y los guardabarros de color gris o plata, mientras que el depósito de gasolina alternaba dichos tonos con el azul claro o el rojo.

El de la fotografía es un Ducson Repris S de 1962. Y en cuanto, a clubes especializados, no tenemos constancia de que exista alguno en España, aunque le recomendamos que se ponga en contacto con la siguiente asociación:

■ ***Motocicletas Clásicas de Valencia.** C/Molina Palau, 30. Bajo. 46013 Valencia. Tel: 96-3406855. Fax: 96-3345395. Presidente: Francisco González.*

***Motor:** monocilíndrico de 2 T. **Cilindrada:** 49,5 cc. **Diámetro x carrera:** 40 x 38 mm. **Relación de compresión:** 6:1. **Potencia:** 1,5 CV a 4.500 rpm. **Cambio:** 3 relaciones. **Frenos:** de tambor central. **Longitud:** 1,780 m. **Velocidad máxima:** 60 km/h. **Unidades:** 582 (todos los modelos 1960-71). **Período de fabricación:** 1958-62. **Cotización:** 170.000 Ptas.*

Escaneado con CamScanner

Bazar

Alfa Romeo Giulia 1300 Super 1970

El concepto de berlina de *alto rendimiento*, como denominaba al Giulia la prensa especializada a principios de los sesenta, no era muy habitual en esa época. De hecho, sólo el BMW 1500 se le podía aproximar, aunque no contara con frenos de disco en las cuatro ruedas ni caja de cambios de cinco velocidades.

Consciente de la leyenda de este Alfa Romeo, Minichamps continúa la serie en escala 1:18 de este turismo de cuatro puertas, el primero de la colección que además no es alemán. La variante elegida no es realmente la más atractiva, ya que el 1300 de 1970, con solo dos faros delanteros, era el más básico y uno de los Giulia menos potentes. Seguramente, el fabricante germano presentará pronto versiones más interesantes, como ha hecho con el Ford Capri o el Opel GT, como un Giulia 1600 Ti e incluso en la típica versión de los *carabinieri*.

De todas maneras, el acabado de este modelo es sobresaliente por sus proporciones, descuidadas por muchos fabricantes en esta escala, y los detalles, como las cuatro puertas practicables, las ruedas con dirección o el motor biárbol bajo el capó.

Igor Szumlakowski(texto). J.F. Pacheco (fotos)

Biblioteca clásica

Por Cristina Laffond

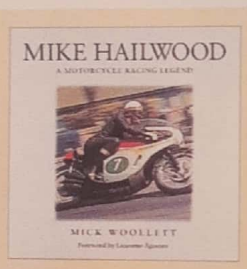
Kleinwagen International

Microcoches, pequeños turismos y algunos ingenios especiales sobre ruedas son el punto de referencia en las páginas de este libro. En él, el autor hace un repaso internacional por las compañías fabricantes más representativas de aquellos vehículos de los años 40, 50 y 60, *grandes minicoches* surgidos en una época marcada por dificultades sociopolíticas y económicas.

Aunque la calidad de algunas imágenes no sea excepcional, desde el punto de vista histórico esta obra resulta de enorme interés para conocer desde los más familiares, como el 600, hasta el curioso "huevo" Iso-Isetta, además de los Biscuter, Goggomobil, Messerschmitt y un sinfín de vehículos más singulares.

AUTOR: Walter Zeichner.
EDITORIAL: Motor buch Verlag.
TAMAÑO: 27 x 24,5 cm.
Nº PÁGINAS: 352.
IDIOMA: Alemán.
ILUSTRACIONES: B/N y color.
PRECIO: 5.000 ptas.

Mike Hailwood



Crónica ilustrada que narra la carrera motociclista de piloto más joven que ganó un Campeonato Mundial tres ediciones del Tourist Trophy de la Isla de Man el título en 500 cc, hasta la llegada de Freddie Spencer Mike Hailwwood, conocido como "Mike the Bike", logr nueve títulos mundiales y se impuso en 76 grandes pre mios. Sus 23 años en activo, desde sus inicios en 1957 hasta su espectacula retorno tras siete años de retiro, se recuerdan en estas páginas. El amplio apoyo fotográfico transmite a la perfección el caldeado ambiente de las competiciones del motor sobre dos ruedas. Estas imágenes están firmadas por los prestigiosos reporteros gráficos Nick Nicholls y Wolfgang Gruber.

Un prólogo de Giacomo Agostini, otro pluricampeón mundial de la especialidad, y las impresiones de Mick Wollet, periodista y editor de varias revistas de motor, completan esta mirada hacia un piloto legendario.

AUTOR: Mick Woollett.
EDITORIAL: Haynes.
TAMAÑO: 25,5 x 25,5 cm.
Nº PÁGINAS: 208.
IDIOMA: Inglés.
ILUSTRACIONES: B/N y color.
PRECIO: 7.750 ptas.

Toy cars of Japan and Hong Kong

El coleccionismo de coches de juguete, afición muy extendida en los últimos años, comparte con otras aficiones similares ese carácter de constancia, paciencia, búsqueda y cierta dosis de locura, en el sentido más romántico de la palabra. Tal vez, más que locura, sea el haber conservado el entusiasmo de los niños, que cuando ven por primera vez un Dinky Toy, por ejemplo, se asombran y saben en secreto que aquello es una pequeña maravilla.

Esta guía reúne una selección única, completa y también inédita de los coches de juguete fabricados en Japón y Hong Kong en las décadas de los 50 y 60, y en la que figuran los de hojalata realizados para el mercado americano, los fabricados en metal y las maquetas de fricción; todo ello complementado con un catálogo ilustrado.

AUTOR: Andrew G. Ralston.
EDITORIAL: Schiffer.
TAMAÑO: 28,5 x 22 cm.
Nº PÁGINAS: 160.
IDIOMA: Inglés.
ILUSTRACIONES: Color.
PRECIO: 10.850 ptas.

Escaneado con CamScanner

Gloria Cars, S.L.

Ctra. de Alcobendas a Barajas, Km. 5,800 • 28100 Alcobendas (Madrid) • Móvil: 609 06 06 56 •Tels.: 91 623 83 92 • Fax: 91 633 80 75

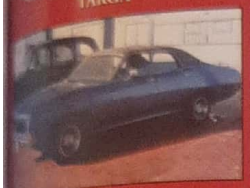
CHEVROLET CORVETTE TARGA

CADILLAC DEVILLE. Año 1969.

DODGE PICK-UP 1.150.000 pts.

CITROEN TRACCION. RESTAURACION TOTAL.

CHEVROLET. MUY BUENO.



FORD TORINO BROUGHAM. 395.000 pts.

1400 B IMPECABLE

FORD CAPRI. 6 CILINDROS. 5 VELOCIDADES.

FURGONETA PEUGEOT A ESTRENAR

DAIMLER DB 30, 1948. 8 CILINDROS.

BMW 1800, 1964.

PEUGEOT 404 295.000 pts.

MORRIS MINOR

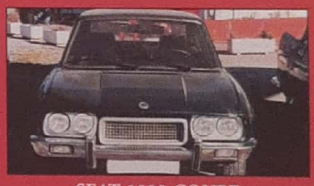
JAGUAR XJ 6

JAGUAR XJS 12 CILINDROS. 1.350.000 pts.

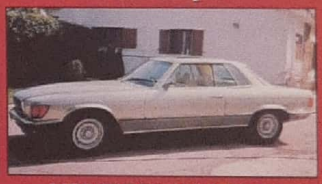
CAMION WILLYS AMERICANO.

R/ROICE PHANTON 2 PIEZA UNICA

JAGUAR SOVERING Serie III. TODOS LOS EXTRAS.



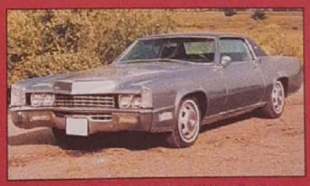
SEAT 1800 COUPE 300.000 pts.



MERCEDES 450 SLC 5.0

SUNBEAM RAPIER ORIGINAL.

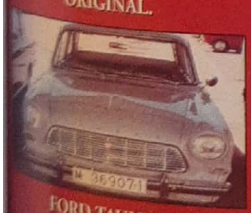
CITROEN C-4.



CADILLAC ELDORADO COUPE

CADILLAC ELDORADO BIARRITZ, 1974. 980.000 pts.

FERRARI GTO REPLICA.



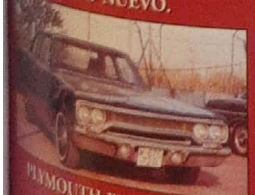
FORD TAUNUS. COMO NUEVO.

DODGE DART 270. AÑO 65.

TRIUMPH TR-7 DESCAPOTABLE.

CITROËN SM

PORSCHE 944 S. MUY BUENO.



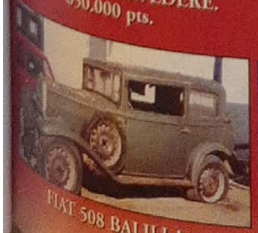
PLYMOUTH BELVEDERE. 650.000 pts.

ROLLS-ROYCE. CAPOTA VINILO. MUY ELEGANTE. 2.500.000 pts.

ALFA ROMEO JUNIOR 1300 BERTONE.

DODGE SIERRA

TRIUMPH TR-3. RESTAURACION TOTAL.



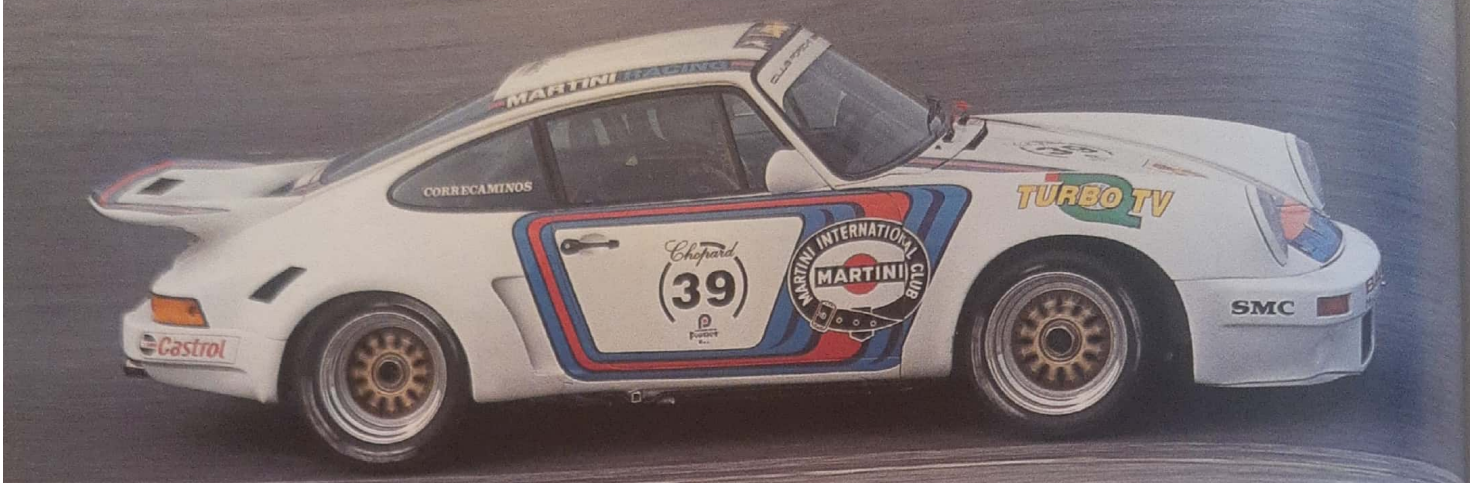
FIAT 508 BALILLA.

LEILAND COMET. AÑO 57.

DODGE 1947. MOTOR 6 CILINDROS ROMER DIESEL. A TODA PRUEBA

Venda un clásico o antiguo con nuestro sistema **"Venta-depósito"** o **"gestión-venta"** sólo tiene que pagar el 9´5 % sobre el precio de venta

Escaneado con CamScanner



Jaime Sornosa "Correcaminos" y su Porsche RSR no dieron la mínima opción en el Jarama.

Cambio de tercio

Justo en el ecuador del campeonato, el Club Porsche España inscribió para la prueba madrileña un imponente Porsche RSR. A su volante, Jaime Sornosa "Correcaminos" ejerció un dominio sin paliativos durante el fin de semana. Lástima que el equipo no viajase luego a Barcelona, donde Luis Villalba logró la victoria con el recuperado De Tomaso Pantera, colocándose, además, líder provisional del certamen.

A. Vara (texto y fotos)

Comentábamos en la última crónica que la carrera del Jarama iba a ser una buena oportunidad para confirmar la positiva marcha del Campeonato, después de la alta y competitiva participación en las primeras citas. Y así fue: 32 inscritos abarrotaban la parte del *paddock* del circuito madrileño reservado a los deportivos clásicos.

No obstante, en la cuarta carrera, celebrada en el circuito de Montmeló, hubo un bajón de participantes significativo, aunque por fortuna, el espectáculo no defraudó en absoluto.

Jarama (24/6/2001)

De la treintena de coches que disputaron la tanda de entrenamientos el sábado, el protagonista fue, sin duda, el RSR inscrito por el Club Porsche España y pilotado por el sempiterno Jaime Sornosa, "Correcaminos", quien sólo necesitó siete giros al trazado madrileño para establecer la vuelta rápida y la primera posición de la parrilla.

Los Porsche RSR de los portugueses Rodriguez y Santos no pudieron con su homólogo español.

Con sendos Porsche gemelos al anterior, detrás se situaron los portugueses Carlos Rodríguez y Carlos Santos, segundo y cuarto, respectivamente; pues en el último momento Carlos Barbot y su Lola T70 acabaron intercalándose entre ellos.

Para encontrar al primero de los habituales del certamen había que bajar al quinto puesto: Pedro Pablo García era el primero de la categoría de turismos; Luis Villalba, inscrito en esta ocasión en la clase GT con su conocido De Tomaso Pantera, lograba el sexto mejor registro; Ramón López era primero de los Sport españoles y séptimo en la general; y el reaparecido Karl Jacobi imponía su afinado Lotus Elan entre los pre-65.

Y si el sábado "Correca" y su RSR demostraron una superioridad apabullante, la carrera del domingo siguió con el mismo guión, sobre todo, porque el Lola T70 de Barbot, uno de los candidatos a cons-

Escaneado con CamScanner

Las fuerzas en presencia

Importante recuperación de la inscripción en la tercera carrera, ayudada en parte por la visita de los pilotos portugueses, a quienes volvemos a invitar a que repitan.

PS - Sigue manteniéndose el número de coches de Sport participantes: tres; ya que la baja del B-16 de Luis Villalba fue suplida en el Jarama por el Lola T70 de Carlos Barbot. Los dos Chevron B8 fueron pilotados por el portugués Costa (sólo en el Jarama) y Ramón López.

GT - Lo mas destacable: la participación en la carrera del Jarama de tres Porsche RSR, dos portugueses y el del club Porsche España. El coche español estaba perfectamente preparado y decorado, y fue exquisitamente conducido por Jaime Sornosa.

T - En estas dos carreras, ha sido la categoría que se ha mantenido con menos variaciones: debut de Oscar Blanco con el BMW 3.0 de su padre Jesús, mientras que este condujo en el Jarama un Ford Capri.

Pre-65 - La vacante dejada por el Jaguar E-type de Serratosa fue ocupada por los Lotus Elan de Jacobi y los dos Albert Llopis. En Madrid, completaba esta categoría el Ford Mustang de Edmund Esters, único pre-65 participante semanas después en Montmeló.

rrestar el dominio *porschista*, amaneció subido en remolque con rotura de un cojinete de la caja de cambio. También Sáez-Merino quedó fuera de combate antes de la salida, cuando el cambio de su 911 se quedó bloqueado en la vuelta de calentamiento.

Con el semáforo en verde, el RSR con los colores de Martini empezó a poner asfalto de por medio, un poquito más cada vuelta. Le seguían la otra armada Porsche (los de Rodríguez, Santos y Suria) y el De Tomaso de Luis Villalba. Primero en Turismos era Pedro Pablo García (BMW 3.0 CSL), quien marchaba octavo.

A mitad de carrera, Villalba se vio perjudicado por la rotura de los anclajes del asiento, impidiéndole concentrarse plenamente en la conducción; de todos modos, en las últimas vueltas la diferencia entre el primero y el segundo clasificado era de veinte segundos y medio. Pedro Pablo, quinto a la conclusión, ganó su clase; Camil Costa hizo lo propio en Sport, tras el abandono de Ramón López; y Karl Jacobi, venció entre los pre-65.

Hasta la prueba barcelonesa, Pedro Pablo (BMW 3.0 CSL) era líder del Campeonato.

Lástima la avería en el cambio del Lola T70 de Barbot, pues seguro que hubiese animado la carrera madrileña.

Montmeló (8/7/2001)

Tan solo 15 días después y tras el apresurado cambio de escenario, debido a un contratiempo burocrático con el circuito de Cartagena, se celebró en el trazado catalán la cuarta prueba del Campeonato. Menos nutrida que la anterior, la inscripción (con 23 vehículos) quedó ligeramente reducida el mismo día de la carrera por bajas de última hora, como la de Karl Jacobi, a quien no le dio tiempo de solucionar los

Breves

■ Miguel Wassman ha aparcado el Opel Manta con el que debutó en el Jarama el pasado año y nos confirmó que esta preparando un Porsche 911 con la intención de volver el próximo año a disputar el Campeonato.

■ La carrera de Montmeló sustituyó a la que estaba prevista que se disputara en el circuito de Cartagena los mismos días, y que quedó suspendida por la deshomologación temporal del circuito murciano.

■ Ramón López, toda una institución en el mundo de la competición automovilística desde hace ya unas cuantas décadas, cumplió nada menos que 70 años el mismo día de la carrera de Montmeló, y lo celebró regalándose su mejor clasificación en el Campeonato: un segundo puesto. ¡Felicidades!

Escaneado con CamScanner

Jarama

PARRILLA

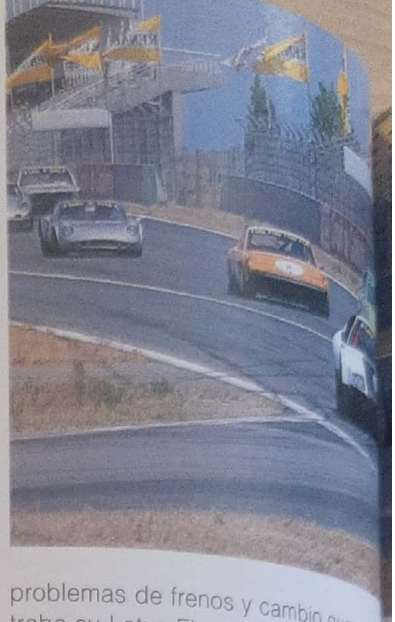
JAIME SORNOSA	Porsche 911 RSR (GT)	1'16"357
CARLOS RODRIGUEZ	Porsche 911 RSR (GT)	1'18"888
CARLOS BARBOT	Lola T 70 Mk. III B (PS)	1'50"494
CARLOS SANTOS	Porsche 911 RSR (GT)	1'52"123
PEDRO P. GARCÍA	BMW 3.0 CSL (T)	1'52"296
LUIS VILLALBA RUIZ	De Tomaso Pantera (GT)	1'53"837
RAMÓN LÓPEZ	Chevron B8 (PS)	1'54"804
MANUEL GONZÁLEZ	Porsche 911 (GT)	1'54"824
CAMIL COSTA	Chevron B8 (PS)	1'55"492
MANUEL SÁEZ MERINO	Porsche 911 (GT)	1'55"386
JAVIER SURIA	Porsche 911 S (GT)	1'56"506
OSCAR BLANCO	BMW 3.0 CSI (T)	1'56"755
RAFAEL SÁNCHEZ	Alpine Renault (GT)	1'56"827
KARL JACOBI	Lotus Elan (65)	1'57"657
JOSEP M. SABATER	BMW 2002 TI (T)	1'57"876
JORDI SABATE	BMW 2002 TI (T)	1'59"469
DIEGO BLANCO	BMW 3.0 CSL (T)	2'00"395
JORDI MARCO	Porsche 911 (GT)	2'00"567
JUAN M. CASTILLO	BMW 2002 TI (T)	2'00"710
JOSÉ VALLS ELIAS	BMW 2002 TI (T)	2'01"712
MARIANO MARCO	Porsche 914 (GT)	2'02"484
JESÚS VALENCIA	BMW 2002 TI (T)	2'03"951
LUIS FRANCO	BMW 2002 TI (T)	2'04"233
EDMUND ESTERS	Ford Mustang (65)	2'04"730
JESÚS BLANCO	Ford Capri 3.0 (T)	2'06"938
ALEJO MARTINELL	BMW 2002 TI (T)	2'09"283
JOAQUÍN FLORES	Triumph Spitfire (GT)	2'13"252
ALBERT LLOPIS AMOROS	Lotus Elan (65)	2'15"878
ALBERT LLOPIS MACARIO	Lotus Elan (65)	2'21"536

CLASIFICACION FINAL

1º. Jaime Sornosa, Porsche 911 RSR (GT), 21'30"856
2º. Carlos Rodriguez, Porsche 911 RSR (GT), 21'51"443
3º. Luis Villalba, De Tomaso Pantera (GT), 22'23"379
4º. Carlos Santos, Porsche 911 RSR (GT), 23'20"442
5º. Pedro P. García, BMW 3.0 CSL (T), 23'28"701
6º. Javier Suria, Porsche 911 S (GT), a 1 vuelta
7º. Manuel Glez. Porsche 911 (GT), a 1 vuelta
8º. Camil Costa, Chevron B8 (PS), a 1 vuelta
9º. Jordi Sabaté, BMW 2002 TI (T), a 1 vuelta
10º. Mariano Marco, Porsche 914 (GT), a 1 vuelta
11º. Jordi Marco, Porsche 911 (GT), a 1 vuelta
12º. Josep M. Sabater, BMW 2002 TI (T), a 1 vuelta
13º. Oscar Blanco, BMW 3.0 CSI (T), a 1 vuelta
14º. José Valls, BMW 2002 TI (T), a 1 vuelta
15º. Karl Jacobi, Lotus Elan (65), a 1 vuelta
16º. Luis Franco, BMW 2002 TI (T), a 1 vuelta
17º. Jesús Valencia, BMW 2002 TI (T), a 1 vuelta
18º. Jesús Blanco, Ford Capri 3.0 (T), a 1 vuelta
19º. Alejo Martinell, BMW 2002 TI (T), a 2 vueltas
20º. Edmund Esters, Ford Mustang (65), a 2 vueltas

Abandonos

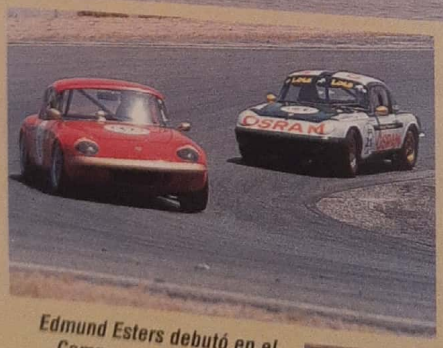
Albert Llopis Macario, Lotus Elan
Juan M. Castillo, BMW 2002 TI
Diego Blanco, BMW 3.0 CSL
Ramón López, Chevron B8
Rafael Sanchez, Alpine Renault
Joaquín Flores, Triumph Spitfire



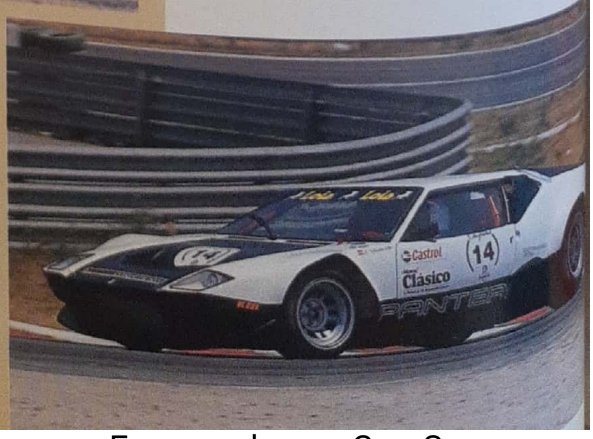
problemas de frenos y cambio que arrastraba su Lotus Elan desde la competición en el Jarama.

Cosa inhabitual este año, los entrenamientos y la carrera tuvieron lugar el mismo día: unos por la mañana y la otra a primera hora de la tarde. Desde un principio, Luis Villalba, después de solucionar en el box un problema con el capó trasero de su De Tomaso, marcó un tiempo inalcanzable: 1'18"557. La segunda plaza de la primera línea de la parrilla estuvo muy disputada entre los Porsche de Sáez-Merino y Suria, quedando finalmente clasificados en ese orden y separados por apenas 200 milésimas de segundo. Cuarto fue Ramón López, anticipando sus intenciones, y quinto, Pedro Pablo, quien a estas alturas comenzaba ya a sufrir los problemas de presión de aceite que a la postre le obligarían fuera de carrera.

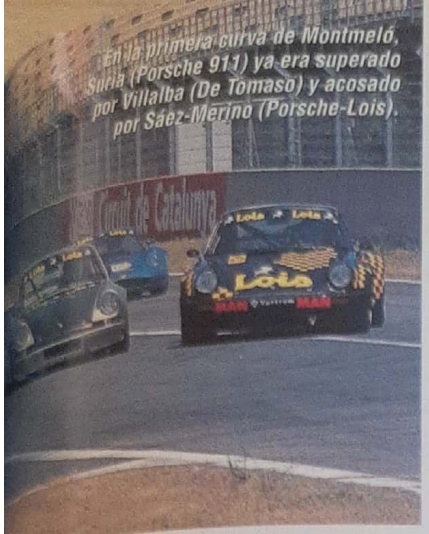
Tras la salida, el Porsche de Javier Suria ganaba una mínima distancia; pero en la primera curva, Luis Villalba metía por el interior su De Tomaso para tomar la primera posición y no abandonarla hasta la bajada de la bandera a cuadros. Sáez-Merino también adelantó a Suria en esa vuelta inicial, quien en el siguiente giro realizaba un trompo que le relegaba a las últimas posiciones. Una segunda salida de pista, cuando intentaba recuperar posiciones, le dejó fuera de carrera de forma definitiva.



Edmund Esters debutó en el Campeonato conduciendo en el Jarama un precioso, aunque aparatoso, Ford Mustang. También en la prueba madrileña pudo presenciarse un interesante duelo de Lotus Elan, ganado por Karl Jacobi (nº 21). Y en Barcelona, con la ausencia de los Porsche RSR, fue el De Tomaso de Villalba el que se impuso de manera inapelable.



Escaneado con CamScanner



En la primera curva de Montmeló, Suria (Porsche 911) ya era superado por Villalba (De Tomaso) y acosado por Sáez-Merino (Porsche-Lois).

Diego Blanco y su BMW 3.0 CSL sufrieron bastante en el circuito catalán.

▲ De nuevo la inscripción.
▼ La ausencia de público en los circuitos. ¿Qué falla?

Desaparecido Suria, Ramón López era quien animaba la carrera y empezaba a recortar terreno, hasta alcanzar a Manuel Sáez. Durante algunas vueltas, ambos pilotos deleitaron al escaso público asistente con un duelo entre caballeros lleno de picardía y fogosidad. López ganaba el envite. Entre los Turismos, Josep Sabater (BMW 2002 Ti) se imponía al debutante Oscar Blanco (BMW 3.0 CSL).

El triunfo de Villalba también le aupaba a la primera posición de la clasificación provisional del Campeonato. La próxima cita será en Jerez a mediados de septiembre. □

CLASIFICACION CAMPEONATO

1º. Luis Villalba	86
2º. Pedro P. García	62
3º. Manuel Sáez-Merino	58
4º. Javier Suria	53
5º. Mariano Marco	44
6º. Camil Costa	39
7º. Josep M. Sabater	36
8º. Jesús Valencia	27
9º. Jaime Sornosa	26
10º. Manuel González	25
11º. Karl Jacobi	23
12º. Carlos Rodríguez	23
13º. Rafael Serratosa	21
14º. José Valls	20
15º. Ramón López	18
16º. Jordi Marco	16
17º. Oscar Blanco	16
18º. Diego Blanco	15
19º. Jordi Sabaté	10
20º. Pierre Cassagne	9
21º. Edmund Esters	9
22º. Jesús Blanco	7
23º. Pedro Vilches	6
24º. Joaquín Flores	5
25º. Albert Llopis Macario	3
26º. Onofré Molina	2
27º. Gonzalo Mateo	1

Montmeló

PARRILLA

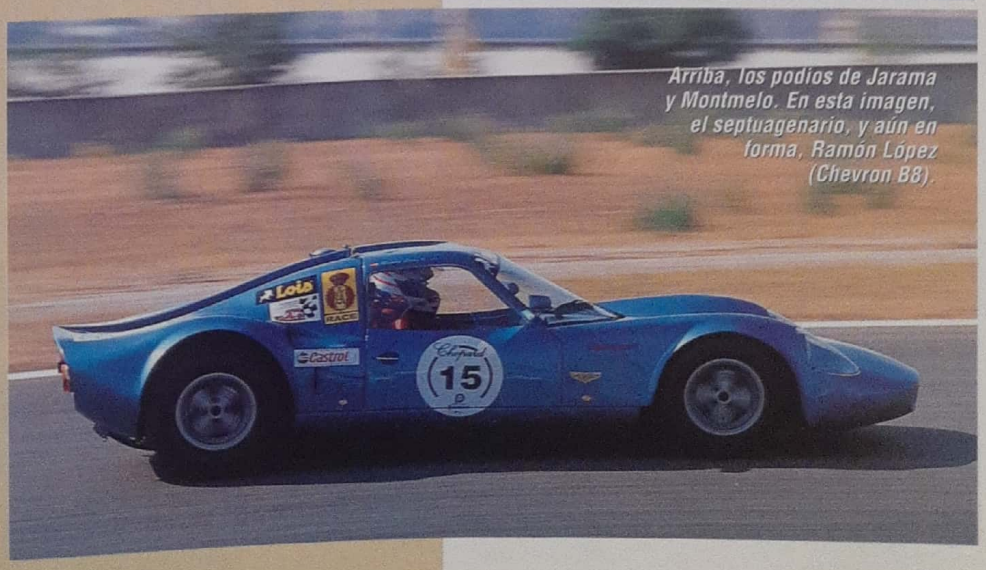
LUIS VILLALBA	De Tomaso Pantera (GT) 1'18"557
MANUEL SÁEZ-MERINO	Porsche 911 (GT) 1'22"307
JAVIER SURIA	Porsche 911 S (GT) 1'22"509
RAMÓN LÓPEZ	Chevron B8 (PS) 1'22"949
PEDRO P. GARCÍA	BMW 3.0 CSL (T) 1'23"306
MARIANO MARCO	Porsche 914 (GT) 1'23"815
DIEGO BLANCO	BMW 3.0 CSL (T) 1'24"157
CAMIL COSTA	Chevron B8 (PS) 1'24"528
JORDI MARCO	Porsche 911 (GT) 1'24"983
JOSEP M. SABATER	BMW 2002 TI (T) 1'25"422
MANUEL GONZÁLEZ	Porsche 911 (GT) 1'25"489
OSCAR BLANCO	BMW 3.0 CSL (T) 1'26"307
JOSÉ VALLS	BMW 2002 TI (T) 1'27"631
ALEJO MARTINELL	BMW 2002 TI (T) 1'27"928
JESÚS VALENCIA	BMW 2002 TI (T) 1'28"211
JUAN M. CASTILLO	BMW 2002 TI (T) 1'29"282
EDMUND ESTERS	Ford Mustang (65) 1'30"294
PEDRO VILCHES	Triumph Spitfire (GT) 1'34"491

CLASIFICACION FINAL

1º. Luis Villalba, De Tomaso Pantera (GT), 20'54"271
2º. Ramón López, Chevron B8 (PS), 21'00"749
3º. Manuel Sáez-Merino, Porsche 911 (GT), 21'2"978
4º. Camil Costa, Chevron B8 (PS), 21'32"137
5º. Mariano Marco, Porsche 914 (GT), 21'35"590
6º. Josep M. Sabater, BMW 2002 TI (T), 21'35"984
7º. Manuel González, Porsche 911 (GT), 21'50"682
8º. Oscar Blanco, BMW 3.0 CSL (T), 22'1"757
9º. José Valls, BMW 2002 TI (T), 22'16"856
10º. Jesús Valencia, BMW 2002 TI (T), a 1 vuelta
11º. Alejo Martinell, BMW 2002 TI (T), a 1 vuelta
12º. Pedro Vilches, Triumph Spitfire (GT), a 2 vueltas

Abandonos

Javier Suria, Porsche 911 S
Juan M. Castillo BMW 2002 TI
Edmund Esters, Ford Mustang
Diego Blanco, BMW 3.0 CSL
Jordi Marco, Porsche 911



Arriba, los podios de Jarama y Montmelo. En esta imagen, el septuagenario, y aún en forma, Ramón López (Chevron B8).

Escaneado con CamScanner

Conservando la tradición

Le Mans Legends

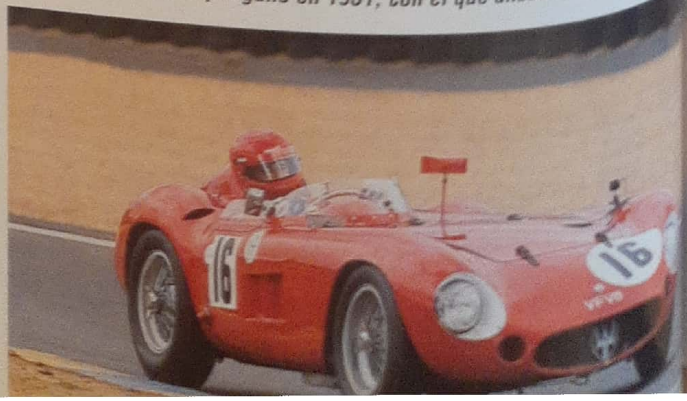
Los clásicos deportivos van tomando su sitio en las 24 Horas de Le Mans. En los dos últimos años, y como aperitivo de la carrera, han acaparado la atención de los espectadores durante la mañana del sábado. En esta edición, los ingleses han sido los que han aportado el espectáculo, con seis decenas de vehículos competidores entre 1923 y 1964, desde Frazer Nash y Aston Martin Ulster de preguerra hasta Jaguar C (uno de ellos conducido por el sempiterno Stirling Moss), Aston DB3S, Lister-Jaguar, Lotus, TVR, etcétera, de los cincuenta y sesenta.

En efecto, había preponderancia de vehículos británicos sobre los Ferrari y Maserati italianos o los Porsche alemanes, pero, ante todo, no faltó espectáculo, en una carrera plena de incidencias y de coches rarísimos, con gran valor histórico y pilotados por nombres famosos. David Piper y su Ferrari vencieron de forma sorprendente.

Salida "tipo Le Mans", con los pilotos en plena carrera de un lado a otro de la resta. Se hizo por última vez en las 24 Horas de 1969.

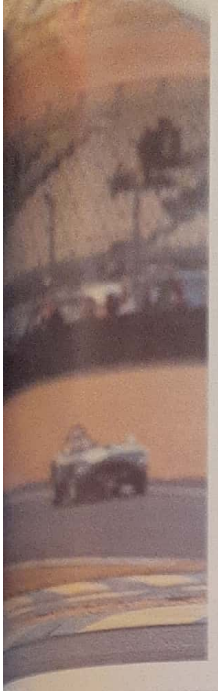
Por detrás, los viejos prototipos -debido a su prtecaria adherencia- son incluso más espectaculares que por delante.

Sir Stirling Moss lució su clásico casco de los '50 al volante de un Jaguar C Type como el que ganó en 1951, con el que anduvo muy deprisa.



Los coches italianos fueron minoría, aunque se podía ver este Maserati 300S en estado mejor que original.

Escaneado con CamScanner



Lucha de verdad en la salida auténtica, con el Ferrari verde de Piper defendiéndose del Aston Martin DBR1 de Hardman.

Con casi ochenta años, David Piper volvió a Le Mans y ganó, pese a haber perdido una pierna en el rodaje de la película de Steve Mc Queen.

Motor reventado para el imponente Ferrari 330 LMB del holandés Heerema, otro de los candidatos a la victoria.

Los coches anteriores a la Guerra, como este Aston Martin, resultaban ridículamente lentos en el gran circuito.

Este Talbot lago a punto estuvo de ganar en 1952 pilotado por un solo hombre, Pierre Levegh, a quien pudo el cansancio a media hora del final.

Breves

24 Horas de Le Mans Históricas 2002

El Automobile Club de l'Ouest y Peter Auto (organizador del Tour Auto) han firmado un acuerdo para la esperada versión histórica de las 24 Horas de Le Mans. Se cerrará el circuito grande (el de 13 km), habrá verificaciones técnicas en la plaza de los Jacobinos y se celebrarán 24 horas de carreras (ininterrumpidas día y noche), que no una carrera de 24 Horas. Se establecerán cinco grupos (todos deberán ser vehículos que ha-

yan participado en la prueba entre 1923 y 1975), tres de ellos posteriores a la Guerra Mundial (1949/58, 1959/67, 1968/75). Cada grupo disputará cuatro carreras de 40 minutos (alternándose las categorías) y la salidas serán tipo Le Mans. Además de las competiciones, habrá una gran concentración mundial de clubes y un mercado de piezas y accesorios. La fecha prevista es 20 y 21 de julio del 2002. (Para más información: telf. 0033 1 42 59 73 40.)

Tour de España 2001

El recorrido del Tour de España, que tendrá lugar entre del 7 al 11 de noviembre, contará con tres circuitos en vez de dos. A los de Jerez (Cádiz) y Tabernas (Almería) se sumará el recién estrenado de Guadix (Granada), con un trazado de 2,8 km situado en la autovía entre Granada y Murcia. Hasta la fecha, ya se han inscrito cincuenta equipos, entre los que se encuentran coches como Ford GT 40 y Ferrari Daytona y pilotos de la trayectoria de Bobby Rahal. Los interesados pueden llamar al teléfono: 0033 1 42 59 73 40.

Escaneado con CamScanner

XV Rallye de Alicante

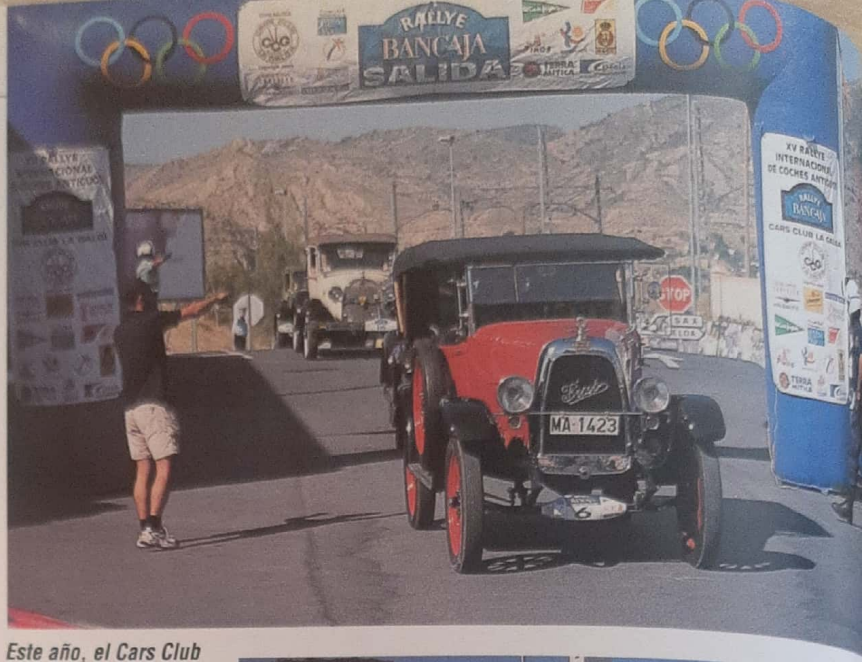
Seis pesetas

Andrés Ruiz (texto y fotos)

Seis pesetas, es decir, *más que duro*, resultó el XV Rallye de Alicante que el Cars Club La Galga organizó del 20 al 24 de junio, y lo fue tanto porque como bien dijo -entre bromas y veras- su director, Roberto Pesquera, «*hemos intentado prever hasta el último detalle, pero aunque ya sabéis que aquí se viene a sufrir, reconocemos que lo del calor está siendo demasiado*». Eso sí, en todo lo demás, gracias al espectacular apoyo de la Guardia Civil y las policías locales, y a la eficacia de su propia estructura organizativa, lograron tal control que no podía uno perderse ni pidiendo permiso.

En cuanto a lo de que allí se va «*a sufrir*», algo hay de cierto, como pueden atestiguar los cincuenta participantes a quienes el miércoles por la mañana dio la salida oficial la «*Bellea del Foc 2001*», pues desde ese momento hasta el domingo a mediodía, cuando apenas treinta *supervivientes* recibieron sus premios y recuerdos tras la comida de clausura en el parque Terra Mítica, las etapas de cada día (todas radiales con base en el hotel Holiday Inn de San Juan y destinos en Elche, Denia, Pinoso y Benidorm) les permitieron comprobar que, sin duda, la distancia más larga y tortuosa entre dos puntos es... cualquier etapa del Rallye de Alicante.

Ahora bien, precisamente por eso y por incluir tramos de regularidad (este año ocho, de los que dos se anularon a posteriori), el sufrimiento hay que entenderlo como un reto deportivo, a propósito del cual conviene mencionar que la clasificación final no refleja lo apretada que fue la lucha, ni lo sorprendente que resultó el desenlace, pues Paco Muntaner y Carlos Beltri, gracias a su buen hacer y la baja penalización por antigüedad de sus coches (a cada uno se le lastra con tantos puntos como indiquen las decenas y unidades de su año de fabricación) fueron en todo momento los principales candidatos a la victoria, hasta que un inexcusable despiste de ambos en el último tramo los hundió en la clasificación.



Este año, el Cars Club Galga homenajeó al sevillano Alfonso Chaves y a otro ilustre veterano, Rafael Soria, por toda una vida de afición ejemplar.

Pese al lastre de la penalización por antigüedad de su Delahaye (37 puntos), su impecable regularidad dio la victoria absoluta a Ramón Magriñá.

Emilio Polo (Delage nº 31) acabó tercero tras la gran remontada que realizó desde que Octavio Ramos rompió su Fiat y se montó con él de copiloto.

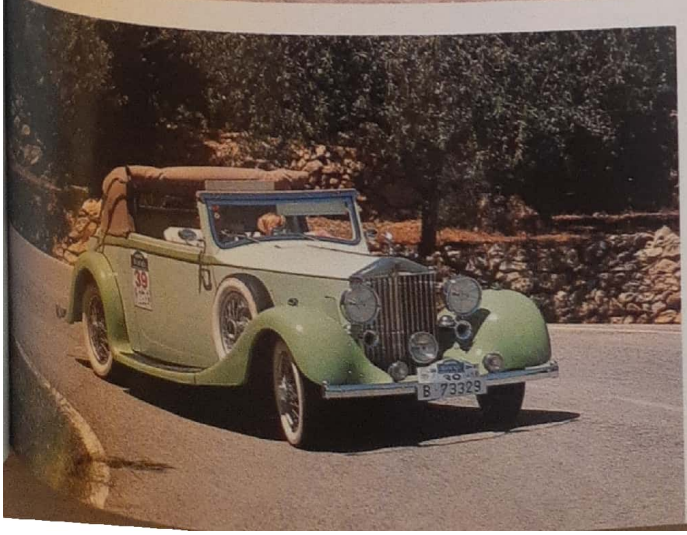
CLASIFICACION DE LA REGULARIDAD

	PILOTO	COCHE (AÑO)	PUNTOS
1º	Ramón Magriñá	Delahaye (1937)	6 + 37 = 43
2º	Luigi Vallarelli	Rolls-Royce (1935)	18 + 35 = 53
3º	Emilio Polo	Delage (1932)	22 + 32 = 54
4º	Alfonso Buendía	Pontiac (1928)	28 + 28 = 56
5º	Nicolás Nicolau	Cadillac (1925)	44 + 25 = 69
6º	Vicente Terol	Mercedes (1960)	36 + 60 = 96
7º	José Esclapez	Nash (1929)	106 + 29 = 135
8º	Francisco Muntaner	Auburn (1919)	136 + 19 = 155
9º	Carlos Beltri	Rolls-Royce (1925)	133 + 25 = 158
10º	Alfonso Chaves	Fiat (1924)	143 + 24 = 167
11º	Francisco Porqueras	Cadillac (1928)	143 + 28 = 171
12º	José Pardo	BMW (1936)	180 + 36 = 216
13º	Alfredo Corbacho	Ford (1929)	265 + 29 = 294
14º	José Fco. Rodríguez	Riley (1950)	282 + 50 = 332
15º	Vicente Pascual	Mercedes (1955)	389 + 55 = 444
16º	Alejandro Moreno	Ford (1929)	466 + 29 = 495
17º	Antonio Molina	Ford (1929)	537 + 29 = 566
18º	Gregorio Bravo	Rolls-Royce (1929)	593 + 29 = 622
19º	Castro Homedes	Chrysler (1929)	729 + 29 = 758
20º	Alberto Hernández	Ford (1929)	1.364 + 29 = 1.393

Escaneado con CamScanner

La voluntad de los participantes, expresada en votación, otorgó el Trofeo de MOTOR CLASICO al Chrysler 1931 de Fernando Marín.

Tan estrechamente se marcaron Paco Muntaner (Auburn nº 4) y Carlos Beltri (Rolls nº 1) que un inexplicable despiste común en la última prueba les privó a ambos de una victoria que hasta entonces era cosa suya.



Segundo clasificado y anunciado como uno de los dos aficionados que el próximo año serán homenajeados, Luigi Vallarelli volvió a casa bien contento.

Breves

VIII Rallye de la Cirera

Una vez más se han reunido autos y motocicletas, en este caso 28 estupendas Harley-Davidson que acompañaron a los 36 autos anteriores a 1945 y americanos hasta 1960. Además del espectacular grupo Harley, hubo exquisitos autos, como el Rolls de Palau o el recién estrenado Cadillac descapotable de Francesc Porqueres. Este encuentro, celebrado el 27 de Mayo por el Clàssic y preparado por Ramón Casadó, transcurre por localidades del Baix Llobregat y al llegar a Santa Coloma de Cervelló, los participantes visitaron la Fira de la Cirera, con degustación y obsequio de cerezas.

Rallye de Regularidad AECD

El 23 de junio se disputó esta prueba en la localidad madrileña de Boadilla del Monte, tomando parte veintiséis clásicos. Después de tres horas de rallye de regularidad, con salida y llegada en el Palacio de Boadilla, la ganadora oficial del Rallye fue Myriam Wehr, pero debido a una avería en su coche (Datsun 280 Z), no llegó a entrar en el parque cerrado. Finalmente venció Javier Mariategui, con MGB, seguido de Pedro Pablo Gallardo (Alfa Romeo GTV) y Julián Alfaro (TVR 1800). Hubo asimismo un slalom, en el que César Sotillos dominó con su Mini Cooper.

Rallye Facel-Vega

Durante los días 26 y 27 de mayo, un nutrido grupo de socios de Club Español de Facel-Vega se desplazaron con sus autos hasta Barcelona para, una vez allí iniciar un rallye de regularidad que les llevaría hasta Andorra y el enclave de Llivia. Hubo participantes del Amicale Facel-Vega de Francia, lo que hizo posible que en total hubiese representación de siete de los once tipos fabricados por la casa parisina. El vencedor de la prueba de regularidad lo hizo al volante de un majestuoso Facel-Vega HK500.

Escaneado con CamScanner

Breves

Históricos en Vilassar de Dalt

Con una inscripción de 25 autos, la Penya Motorista Vilassar de Dalt y el Clàssic Motor Club del Bages celebraron el 10 de junio su primer encuentro en esta localidad del Maresme, en la que además de la calidad de los autos destacó la visita al Museu del Cargol, -único del mundo dedicado a los caracoles-, y al Archivo Arqueológico. En los

bellos jardines de Can Rafart, junto al lago, se expusieron los autos, con modelos deportivos como el Daimler SP-250 de 1960 de Gabriel Esteve, el Ford T de Vicenç Sallent o la Isetta de Francesc Corbella.

VII Rallye Exhibición Seat 600

El 13 de junio su celebró esta prueba, organizada por los Amigos del Seat 600 de Leganés, en la que tomaron parte 63 Seat 600 y derivados. Para empezar, se lo pasaron bien en una gymkhana encestando balones desde el coche , tirando dardos y frenando al punto exacto, con penalización si uno se pasaba. Venció Isaac Jiménez, con un Seat 600 L. Después emprendieron camino hacia Navacarnero, donde fueron recubidos por el alcalde, al que entregaron una placa, e inauguraron una feria de artesanía en la plaza del Ayuntamiento.

I Concentración Femenina de Clásicos

La Escudería Laurel de Baco, de Soria, preparó el 19 y 20 de mayo esta prueba, en la que tomaron parte catorce clásicos pilotados en todos los casos por mujeres. Las que respondieron a la convocatoria de Tere Andrés, presidenta "consorte" de la Escudería, recorrieron alrededor de 300 km por el sur y oeste de la provincia, visitando localidades como Berlanga de Duero, el yacimiento arqueológico de Tiermes, San Esteban de Gormaz, El Burgo de Osma y Almazán, demostrando sus habilidades y buenas dotes como conductoras.

Lo más destacable de los vehículos participantes fue su variedad.

Por la ruta califal

XVII Rallye de Granada

Andrés Ruiz (texto y fotos)

Muy bien había planeado el Club de Automóviles Veteranos de Granada esta prueba -desarrollada del 17 al 20 de mayo-, previendo interesantes visitas lúdico-culturales y eligiendo un itinerario atractivo e histórico: la Ruta del Califato, es decir, de Granada a Córdoba (más concretamente a Madinat Al-Zahra) pernoctando al ir y al volver en la Villa Turística de Priego de Córdoba. Sin embargo, los imponderables parecieron aliarse para tratar de deslucir un evento al que su positivo historial acredita sobradamente: la lluvia impidió cumplir los horarios y obligó a anular visitas, menudearon los extravíos y los problemas mecánicos (la asistencia -Grúas Alhambra- trabajó de lo lindo) e incluso Paco Abril sufrió un despiste -afortunadamente, con mínimas consecuencias mecánicas y ninguna personal- en el que demostró su habilidad como todoterrenero... y las aptitudes agrícolas de su Rolls. No obstante, ni todo eso bastó para dar al traste con el rallye, que una y otra vez logró capear el temporal y recuperar su tradicional buen ambiente. Por último, en cuanto a vehículos, los hubo muy destacables, pero aún más destacable fue su variedad, ya que entre los 31 participantes hubo un solo modelo repetido, y nada menos que 20 marcas.

Un despiste permitió a Paco Abril demostrar su habilidad habilidad como todoterrenero... y las aptitudes agrícolas de su Rolls.

Sin duda, el Auburn de Felipe Núñez era uno de los coches más interesantes y atractivos.

En cualquier evento, la presencia de Carlos Jiménez garantiza comidas y veladas divertidísimas.

Escaneado con CamScanner

Reintegro en especies

VIII Rallye de Ciudad Real

Andrés Ruiz (texto y fotos)

Siguiendo e incluso mejorando el planteamiento de la edición anterior, el Club de Vehículos Históricos de Ciudad Real reintegró en especies una buena parte de la inscripción a los participantes en este rallye, celebrado del 10 al 13 de mayo. ¿Cómo...? Eligiendo rutas únicamente manchegas (de escasa dificultad) que durante 400 Km y pasando por Carrión, Moral y Torralba de Calatrava, Almagro, Alcázar de San Juan, Argamasilla de Alba, Bolaños, Daimiel, La Solana, Manzanares (en cuyo Parador se pernoctó dos noches), Membrilla, Socuéllamos, Tomelloso y Valdepeñas, honraron la denominación del evento -«*Rutas del vino, el queso y el jamón*»- mediante muchas visitas con explicaciones, degustaciones y suculentos recuerdos (para cada coche, catorce botellas de vino, dos quesos, un jamón y algunas otras muestras de menor entidad).

Esta cita también destacó por su acertado planteamiento general (sin prisas ni jornadas intensivas), el toque deportivo que le proporciona la habitual prueba de regularidad (este año, sobre un tramo «sube y baja» de 11,5 Km), su organización, el nivel de su gastronomía y alojamientos, sus muchos otros regalos y el agradable ambiente que todo ello propició. En resumen, se confirma el despegue que el año pasado inició esta cita, cuyos mejores propagandistas serán los veinticinco satisfechos participantes que admitió.

De Almería llegaron dos coches sumamente atractivos: el BMW de Pepe Pardo y el Riley de Paco Rodríguez.

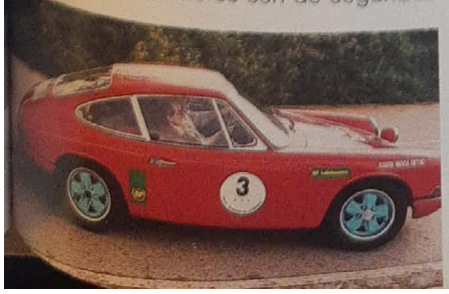
CLASIFICACION REGULARIDAD

	Piloto	Marca	Error
	Promedio objetivo: 50 Km/h		
1º	Carlos Montijano	Packard	5"
2º	José Pardo	BMW	7"
3º	José Manuel Sánchez	Bentley	10"
4º	Alejandro Moreno	Citroën	12"
5º	Angel de la Torre	Oldsmobile	13"
6º	Modesto Mateos	Citroën	17"
7º	José Fco. Rodríguez	Riley	20"
8º	Isaac González	Nash	30"
9º	Manuel Herencia	Chrysler	1'05"
10º	Vicente Haro	Chrysler	1'32"
11º	José Manuel León	Chrysler	1'57"
12º	Salvador Serón	Essex	2'14"
13º	Manuel Terriza	Mercedes	2'50"
	Promedio objetivo: 40 Km/h		
1º	Estanislao Roldán	Ford	20"
2º	José Hueso	Oldsmobile	31"
3º	Luis Cervera	Mercedes	1'08"
4º	José Cubells	Chrysler	2'45"
	Promedio objetivo: 30 Km/h		
1º	Antonio Vich	Ford	2"
2º	Fco. Carrión Alberdi	Ford	20"
3º	Narciso Ruiz	Ford	1'32"
4º	José Ramírez	Chevrolet	1'39"
5º	Fco. Carrión Martín	Ford	3'05"
6º	Julián Domínguez	Ford	6'13"

¡Categoría!

VII Rallye Costa Cantábrica

Con un magnífico día de verano, 43 autos participantes y un bello recorrido de 140 km por los parajes del oriente astur daba comienzo la temporada de regularidad organizada por la Peña Motorista y la escudería GES de Gijón. A las diez de la mañana del domingo 13 de mayo tomaban la salida los campeones del año pasado, Santiago Viña, Roberto Mones y su magníficamente preparado Mini 1300. La prueba constaba de cinco tramos, con cambios de medias para complicar más las cosas. Las diferencias entre los diez primeros son de segundos en este primer sector, consolidándose en la cabeza Miguel Barrachina con su Porsche, Viña (Mini), René Sierra (VW Karmann), los hermanos Figaredo (Lancia Fulvia) y Jaqueti (Alpine), dándose el caso de que el copiloto de este último, Gilabert, no logra dejar los mareos a pesar de la Biodramina. Debido a los fallos de algunos equipos en el cambio de media en la larguísima Hermida, la clasificación comienza a tomar cuerpo en la tercera prueba, siendo las dos últimas un trámite excepto para Santiago Viña y Roberto Montes, que se pasan un cruce en plena prueba y se hunden en la tabla. El ganador es el vizcaíno Miguel Barrachina, copilotado por Pablo García, siendo el segundo clasificado a tan sólo un segundo el reaparecido equipo asturiano formado por Pelayo y Palaco, con Lotus Elan.



Breves

Rallye Vall d'Aran

El Alpine Club Catalunya organizó el 26 y 27 de mayo este III Rallye Vall d'Aran Históric, una prueba surgida en 1955 y ahora recuperada para los aficionados al deporte del motor tras su desaparición en 1976. En total se reunieron 31 clásicos deportivos Alpine y de marcas como Abarth, Fiat, Lancia, Mercedes, MG, y Mercedes. Tras cuatro tramos de regularidad se disputó un tramo especial premiado por el Ayuntamiento de Spot, en el que venció Bernard De Miguel, con Mercedes 230 SL. El rallye continuó al día siguiente con dos tramos más, siendo Josep Balaguer, con Alpine A-110 1300, el ganador de la prueba.

I Salida Capri Mediterráneo

Con destino a Peñíscola (Castellón), el 10 de junio partió una docena de Ford Capri desde Valencia, tras haber llegado a la Capital del Turia desde ciudades como Madrid, Tarragona y Barcelona en respuesta a la convocatoria del Capri Club Mediterráneo. Ya en la población costera, aparcaron sus Capri junto al Castillo del Papa Luna para a continuación visitar la localidad y degustar una paella de marisco frente al mar.

Amigos del Seat 1200 y 128

El 17 de junio, en el Apeadero de la Serna de la madrileña ciudad de Fuenlabrada, se celebró la primera reunión de estos modelos. El organizador, José Antonio Reina, fue el encargado de hacer posible y entusiasmar a un grupo bien nutrido de aficionados. Mención especial para José Angel Blanco desde La Coruña, Antonio Varela desde El Ferrol y Miguel Angel Zabaris desde Pontevedra, que fueron los que llegaron desde más lejos. Tras exponer los vehículos, la caravana hizo una parada en Cedillos del Condado, donde tomaron un aperitivo, poniéndose de nuevo en marcha hacia Arroyomolinos, lugar de la comida.

Escaneado con CamScanner

AGOSTO

● 5-14. Gran Ruta Haro-París-Londres. Araba Classic Club. Tels.: 945 27 50 85 y 609 44 31 86.

● 10. XVIII Rallye de Coches Antiguos y Clásicos Don Quijote y Sancho en Mancha Alta. Amigos de los Coches Antiguos de Quintanar de la Orden, Pza. Juan XXIII, 19, 45800 Quintanar de la Orden. Tel. 925 18 11 80 (Antonio Cano).

● 11-12. II Concentración Seat 600 en Codesal (Zamora). Los Piratas del 600. www.seat600.meyca.es/clubs/piratas/concentraciones/concentraciones.htm

● 18-19. Concentración "Ciudad de la Coruña". Automóvil Club de Galicia. Tel. y fax: 981 236 933. Móvil: 606 569 603.

● 22-23. Reunión 2CV en Berga (Barcelona). Amics del 2Cv de Catalunya.

● 25. Concentración Insular de Vehículos Clásicos. Club de Automóviles Antiguos El Paso (La Palma). Tel.: 922 48 51 02. Fax: 922 48 50 36.

● 25. Concentración de Coches Clásicos y Antiguos en Matadepera (Barcelona). Clàssic Car Club de Matadepera. Tel.: 93 714 67 46. E-mail: c3matadepera@yahoo.es

SEPTIEMBRE

● 1-12. Vuelta a Portugal en Citroën 2CV. Pierre Hapetian. Núcleo 2CV de Coimbra. Tel.: 00 351 0 39 71 78 95. Fax: 00 351 0 931 39 28 91 52.

● 1-2. V Encuentro Nacional de Seat 600 en Tordesillas (Valladolid). Tels.: 983 79 63 71 y 629 89 44 95. Fax: 983 79 69 26. E-mail: lasenda600@eresmas.net

● 1-2. Concentración 600 y 2CV en Palencia. Club 600 Palencia.

● 2. Trobada de Vehicles d'Época en Sant Andreu de la Barca (Barcelona). Associació de Vehicles d'Epoca del Baix Llobregat. Tel.: 607 91 62 94.

● 2. Vuelta a la Vall de Albaida. Peña Moto Vell Benicadell. Tels.: 96 235 64 41/229 71 61

● 5-9. XXXVIII Caravana Internacional de Coches Vetustos Girona-Costa Brava, para turismos construidos antes del 31-12-1930. Motor Club Girona. Tels.: 670 672 672, 972 24 47 88, 972 20 58 30 y 93 430 96 58.

● 8-9. V Reunión de Motos Antiguas y Clásicas Villa de Cartes-Homenaje a Ossa. Motoclub Amigos Clásicas Españolas. Tels.: 617 80 62 51 y 942 80 17 06. Fax: 942 89 25

● 8-9. Salida Guzzista "Jarandilla de la Vera" (Cáceres). España Moto-Guzzi Club. Tels.: 607 24 10 56 y 976 49 73 98. E-mail: Espanamotoguzzi-club@yahoo.es

● 8-9. Concentración 2CV en La Rioja. Familia Paraíso. Tel.: 941 25 63 30.

● 8-9. I Ruta Vehicles Clássics de Priorat. Associació de Vehicles d'Epoca del Baix Llobregat-Club Motor Priorat. Tel.: 607 91 62 94.

● 8. Rallye de Coches Antiguos "Ciudad de Oviedo" (hasta 1950). Asociación Ovetense del Motor Clásico. Tel.: 985 20 11 44. Fax: 985 22 78 67. Cempress@cero.com

● 8. Excursión a Larraitz. Real Moto Club de Guipúzcoa. Tel.. 943 27 51 60.

● 9. V Concentración Seat 600 y Coches Clásicos en Cañaveral (Cáceres). Club 600 Alta Extremadura.

● 9. Arrancada de Motos Clásicas "Ciudad de Oviedo". Agrupación Motorista Asturiana.

● 14-16. IV Hot Rod Picnic Cadí en la Cerdaña. American Car Club de Catalunya. Tel. y fax: 93 862 63 34.

● 15-16. Salida al Expoclassic Mollerussa 2001. Club MG Catalunya. Tel. y fax: 93 325 28 49.

● 15. Encuentro en la Fira de Moià. Clàssic Motor Club del Bages. Tel.: 93 875 18 20.

● 16. Excursión Breñas-Santa Cruz de la Palma. Club de Automóviles Antiguos El Paso. Tel.: 922 48 51 02. Fax: 922 48 50 36.

● 16. Excursión Familiar a Plenas. Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos. Tels.: 976 28 13 23 y 629 73 82 17.

● 16. I Concentración de Camiones Clásicos. Araba Classic Club. Tels.: 945 27 50 85 y 609 44 31 86.

● 21-23.Rallye a Orihuela del Tremedal (Teruel). Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos. Tels.: 976 28 13 23 y 629 73 82 17.

● 22-23. Concentración Internacional de Volkswagen Clásicos "Ciudad de Fraga". Zaragoza Volkswagen Club. Tel.: 976 272 319. Zaragozavw-club@terra.es

● 22-30. Circuit de Majorque. Jacques Braneyre. Tel.: 00 33 4 68 22 10 65. Fax: 00 33 4 68 22 41 12.

● 22. Jornada de Puertas Abiertas en el Circuito del Jarama. Fundación RACE. Tel.: 916 545 027

● 22. Concentración Nacional Jarama 2001. Club Cosworth España. Tels.: 91 459 72 33 y 600 430 881.

● 22. Excursión a Aránzazu. Real Moto Club de Guipúzcoa. Tel.. 943 27 51 60.

● 23. II Encuentro de Vehículos Militares de Época en Puigcerdà (Girona). Clàssic Motor Club del Bages. Tel.: 93 875 18 20.

● 23. VII Excursión a Esquivias (Toledo). Club de Amigos del Mini. Tels.: 91 332 38 61 y 91 759 31 50. E-mail: club_amigos_mini@eresmas.com

● 23. VIII Ruta a Caudete (Albacete). Club 850 Coupé y Spider de España. Tel.: 96 363 98 27. Fax: 96 393 40 61.

● 29-30. I Concentración Huesca Clásicos Custom Club Aínsa-Sobrarte. American Car Club de Catalunya. Tel. y fax: 93 862 63 34.

● 29-30. III Concentración Nacional de Seat 1500 en Plasencia (Cáceres). Asociación Española de Amigos del Seat 1500. Tels.: 927 42 14 51 y 666 431 566 (Steve).

● 29. VI Encuentro de Coches Clásicos en Igualada (Barcelona). Clàssic Motor Club del Bages. Tel.: 93 875 18 20.

● 29. VIII Salida al Valle de Lozoya (Madrid). Amigos Clásicas BMW España. Tel.: 609 07 14 68. E-mail: clasicasbmw@retemail.es

● 30. VII Concentración de Otoño en La Safor-Gandía. Motos Clásicas de Valencia. Tel.: 96 340 68 55. Fax: 96 334 53 95.

FERIAS Y SALONES

AGOSTO

● 19. Exposición de Motos Antiguas en el Recinto Ferial de Xátiva (Valencia).

● 25. Feria Mercadillo de Piezas y Recambios Auto-Moto en L'Alcora (Castellón). Merca Classic L'Alcalaten. Tel.: 964 36 23 87.

SEPTIEMBRE

● 1. Feria y Mercadillo de Piezas Antiguas en Adzaneta de Albaida (Valencia). Peña Moto Vell Benicadell. Tels.: 96 235 64 41/229 71 61

● 8-9. XXXV Beaulieu International Autojumble (GB). National Motor Museum of Beaulieu. Tel.: (00) 44 01590 61 23 45. tickets@beaulieu.co.uk

● 8-9. IV Feria Internacional del Vehículo Clásico "Ciudad de Oviedo". Asociación Ovetense del Motor Clásico. Tel.: 985 20 11 44. Fax: 985 22 78 67. Cempress@cero.com

● 15-16. Salón Expoclàssic en Mollerussa (Lleida). Fira de Mollerussa. Tels.: 973 60 07 99 y 973 60 34 [illegible] Fax: 973 60 05 66. Internet: http://www.fira.com. E-mail: info@fira .com

● 22-23. Mostra-scambio en el Autódromo de Imola (I). Tel.: 00 [illegible] 0542 27550. www.mostrascambio-imola.it

● 23. Mercadillo de Piezas VW [illegible] vas y usadas en Fraga (Huesca). Zaragoza Volkswagen Club. Tel.: [illegible] 272 319. Zaragozavwclub@terra.es

PRUEBAS DE REGULARIDAD

AGOSTO

● 16-19. IX Rallye Villa de Bilbao. Norte Motor. Tel y fax: 94 681 88 [illegible]

● 25-26. III Rallye Principado de Asturias. Escudería GES. Tel.: 639 826 [illegible]

SEPTIEMBRE

● 10-11. I Rallye New Forest. Escudería Oiz. Tel.: 94 681 88 86.

● 29. VII Rallye Classic Cooper-Anoia. Club Mini Cooper. Tel. y fax: 93 357 81 60. http://www.clubmini-cooper.catalonia.net

● 15-23. XIII Rallye Automobile Monte Carlo de Voitures Anciennes. Automobile Club de Monaco. 23, bd Albert I, MC 98000 Monaco. Tel.: 00 377 93 15 26 00. Fax: 00 377 93 15 26 40. E-mail: historique@acm.mc Web: http//www.acm.mc

● 16-22. Classic Malts Scottish Reliability Trial (GB). Hero-the Historic Endurance Rallying Organisation. Tel.: 00 44 0 1886 83 35 05. Fax: 00 44 0 1886 83 31 44. E-mail: info@hero.org.uk Web: www.hero.org.uk

PRUEBAS DE COMPETICIÓN

AGOSTO

● 3-5. Oldtimer Grand Prix en Nürburgring (D). Club Porsche España. Tel.: 91 561 21 22.

● 11-12. XLII Gran Premio de Motocicletas Clásicas Ciudad de La Baneza. Moto Club Bañezano. Tel.: 987 [illegible] 01 53.

SEPTIEMBRE

● 16. Copa de España de Vehículos Históricos en el Circuito de Jerez. Federación Española de Automovilismo. Tel.: 91 729 94 30.

Escaneado con CamScanner

● 29. VII Cooper Rallye de Regularidad. Club Mini Cooper. Tel. y fax: 93 257 81 60.

SUBASTAS

AGOSTO

● 11. Subasta de Bonhams & Brooks (automóviles deportivos) en Nürburgring (D). Bonhams & Brooks, Montpelier Street, Knightsbridge, London SW7 1HH. Reino Unido. Tel.: 00 44 020 7393 39 00. Fax: 00 44 020 7393 3905.

● 18. Subasta de Bonhams & Brooks (automóviles y automobilia) en Monterey (USA). Bonhams & Brooks, Montpelier Street, Knightsbridge, London SW7 1HH. Reino Unido. Tel.: 00 44 020 7393 39 00. Fax: 00 44 020 7393 3905

● 19. Subasta de Christie's (automóviles y automobilia) en Pebble Beach (USA). Christie's, 8, King Street, St. James's. London SW1Y 6QT. Tel.: 00 44 20 7839 90 60. Fax: 00 44 20 7839 16 11.

● 19. Subasta de Christie's (automóviles y automobilia) en Londres (GB). Christie's, 8, King Street, St. James's. London SW1Y 6QT. Tel.: 00 44 20 7839 90 60. Fax: 00 44 20 7839 16 11.

● 24-25. Subasta de Bonhams & Brooks (automóviles deportivos y de competición y memorabilia de deportes del motor) en el Festival de Silverstone (GB). Bonhams & Brooks, Montpelier Street, Knightsbridge, London SW7 1HH. Reino Unido. Tel.: 00 44 020 7393 39 00. Fax: 00 44 020 7393 3905

SEPTIEMBRE

● 8-9. Subasta de Bonhams & Brooks (automóviles y Automobilia) en el National Motor Museum de Beaulieu (GB). Bonhams & Brooks, Montpelier Street, Knightsbridge, London SW7 1HH. Reino Unido. Tel.: 00 44 020 7393 39 00. Fax: 00 44 020 7393 3905

● 24. Subasta de British Car Auctions en Blackbushe (GB). British Car Auctions, tel.: 00 44 1252 877 317. Fax: 00 44 1252 878 741.

● 24. Subasta de Christie's (miniaturas Dinky Toys de la Colección Remy-Meeûs) en Londres (GB). Christie's, 8, King Street, St. James's. London SW1Y 6QT. Tel.: 00 44 20 7839 90 60. Fax: 00 44 20 7839 16 11.

Nacidas para rodar

Concentración Nacional BMW R90S

Durante los días 18, 19 y 20 de mayo, la localidad madrileña de El Escorial se convirtió en el lugar de encuentro de una veintena de BMW R90S convocadas por Amigos Clásicas BMW España. Entre las máquinas reunidas, había sólo tres ejemplares del color Silver Smoke, el de la primera época, siendo la gran mayoría de tonalidad Anaranjado Daytona. Había participantes llegados desde Alicante, Barcelona, Málaga, Orense y Valencia, que contribuían a dar carácter nacional a esta I Concentración R90S, aunque dominasen las motos desplazadas desde Madrid. Tras las fotografías de rigor en la explanada del Real Monasterio, a los bemeuwistas les esperaba un divertido recorrido por carreteras secundarias, con los puertos abulenses de Arrebatacapas, El Boquerón y Navalmoral por delante, acompañados de nubes oscuras que sólo en algún

punto concreto descargaron algo de agua y un sol que se dignó a aparecer al final de la jornada sabatina, rematada con un desfile por las calles de El Escorial. En resumen, más de 250 km para disfrutar de la moto, numerosos regalos en la cena de despedida, una organización casi perfecta y unas inmensas ganas de acudir a la siguiente reunión R90S.

Bajo las nubes

Stars Over Capri

El 18 de abril, los socios del Capri Club de Madrid celebraron esta II Salida Nocturna 'Stars Over Capri' con una climatología que no acompañó. Partieron de un área de servicio próxima a El Escorial a las nueve de la noche y en quince minutos llegaban al primer punto de reunión, en el Puerto de la Cruz Verde. Allí les dieron a los participantes los sobres lacrados con las indicaciones oportunas y los mapas que deberían usar sólo en caso de última necesidad (avería, extravío, etc). Desde ahí fueron saliendo los vehículos en intervalos de dos minutos, con dirección al punto intermedio de la ruta. Desde las Navas del Marqués hasta el final de la ruta en Villacastín, la lluvia, el viento racheado y la niebla sirvieron para que muchos de los participantes llegaran a plantearse si habían hecho bien en realizar la prueba. La respuesta fue afirmativa en todos los casos, una vez que en Villacastín se juntaron todos en torno a unos reconfortantes cafés.

Caballos a raudales

II Rallye de Nava de la Asunción

J.A. Aldasoro (texto y fotos)

En la localidad segoviana de Nava de la Asunción, cincuenta aficionados procedentes de casi toda la región se reunieron el 13 de mayo para participar en esta prueba organizada por Juan —verdadero maestro de ceremonias— con la colaboración del Ayuntamiento y el Taller Nava. Esta vez abundaron los clásicos de posguerra, tanto deportivos como berlinas, aunque también hubo cinco autos de preguerra. Durante la mañana, los coches veteranos y los caballos —no sólo de vapor, sino de los que relinchan— conquistaron las calles de la localidad pinariega. Después de la exposición de los coches en la Plaza del Ayuntamiento, la caravana se dirigió a Moraleja de Coca, para

Once caballos, los fiscales del motor de este Citroën; al fondo se pueden ver muchos más.

conocer sus bodegas. Al filo del mediodía, volvieron a Nava de la Asunción para comer y por la tarde, ya para concluir, rodaron hasta Coca para ver su castillo.

Escaneado con CamScanner

ÍNDICE

COCHES

AC

AC Bristol Zagato 1958	25	6
AC Cobra 289 Race 1964	6	6
AC Cobra 289 Street 1964	6	6
AC Cobra 427 Mk III 1965	51	6
AC Cobra 427 Réplica 1985	34	18
AC Cobra 427 Street 1966	6	6
AC Cobra Mk IV Autokraft 1990	51	6
AC Cobra Mk IV Autokraft Lightweight 1990	51	6
AC Greyhound Bristol de 1959	128	4

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 158 y 159	125	70
Alfa Romeo 1900 Super de 1955	110	4
Alfa Romeo 2600 Sprint 1966	22	30
Alfa Romeo 6C 2300 B Mille Miglia de 1938	149	28
Alfa Romeo 6C 2500 Sport Flecha De Oro 1948	30	6
Alfa Romeo 75 3.0 América	145	52
Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans 1931/33	35	6
Alfa Romeo Giulia 1600 Super / BMW 2002 tii	151	38
Alfa Romeo Giulia Coupé (Dossier)	138	12
Alfa Romeo Giulia Spider 1962	51	26
Alfa Romeo Giulia Sprint 1963	66	6
Alfa Romeo Giulietta / Giulia Spider (Dossier)	162	10
Alfa Romeo Giulietta Sprint 1600 1961	47	92
Alfa Romeo GTA 1300 Autodelta 1970	77	82
Alfa Romeo GTV 6 de 1983	134	48
Alfa Romeo Montreal	142	4
Alfa Romeo RL Normal de 1924	130	4
Alfa Romeo RL Super Sport de 1925	100	56
Alfa Romeo Spider	3	68
Alfa Romeo Spider (Dossier)	150	14
Alfa Romeo Tipo 159 1951	9	92
Alfa Romeo TZ 1 y TZ 2 1963/67	16	90

ALPINE

Alpine A 108 Cabriolet 1964	70	6
Alpine A 108-1 Berlineta 1956	70	12
Alpine A 110 1800 Gr.5 1974	70	82
Alpine A 110 1970	5	92
Alpine A 110: 1100/1300/1400 1967-1970	70	18

AMILCAR

Amilcar CGSS 1927	8	42
Amilcar CS, CGPS y CGSS 1922-1928	16	6

AMPHICAR

Amphicar 770 1968	91	22

ANSALDO

Ansaldo 4CS Tipo 10 1924	86	14

ANTBUR

Antbur 1985	34	60

ARMSTRONG-SIDDELEY

Armstrong-Siddeley Sapphire 1953	30	14

ASA

ASA 1000 GT Spider 1965	67	6

ASTER

Aster ADF1 de 2000	147	50

ASTON MARTIN

Aston Martin DB3 Coupé 1953	40	6
Aston Martin DB3 S 1953	22	94
Aston Martin DB4 1962	55	6
Aston Martin DB4 GT Zagato 1962	25	6
Aston Martin DB5 1963-1965	14	18
Aston Martin DB5 Cabriolet 1965	80	14
Aston Martin DBS Coupé	162	24
Aston Martin DP 214 GT 1964	68	92
Aston Martin Le Mans 1.5 L 1933	4	68
Aston Martin Le Mans 2 L 1936	4	68

AUBURN

Auburn 8-125 de 1930	121	6
Auburn 852 Super-Charged 1936	55	14

AUDI

Audi 100 LS / Audi 100 Coupé S	151	30
Audi Quattro	140	54

AUSTIN

Austin Mini (30 Años)	19	32
Austin Mini 1974	8	48
Austin Mini Cooper S del Campeonato de Históricos	132	68
Austin Mini Cooper S 1964	19	6
Austin Princess A 135 1954	4	14
Austin Seven 1922	42	22
Austin Seven 1929	37	90
Austin Mini Cooper 1300 S 1964	7	90
Austin Mini Cooper S 1964		

AUSTIN-HEALEY

Austin-Healey 100 Six	5	28
Austin-Healey 100 SIX de 1956	99	6
Austin-Healey 100 y 3000	1	74
Austin-Healey 3000 MkIII de 1966	11	22
Austin-Healey Sprite MK-III / Seat 850 Sport Spider	152	56

AUTHI

Authi Cooper 1300 1975	52	22
Authi Mini Cooper 1300 (Dossier)	142	10

AUTO UNION

Auto Union 12C 3 L 1938-1939	10	88
Auto Union Tipo C 16 Cilindros de 1939	115	76

AVIONS VOISIN

Avions Voisin 10 Hp 1925	23	14

BALLOT

Ballot LT2 1923	77	6

BENTLEY

Bentley «Blower» 4.5 L 1929	4	32
Bentley 4 1/4 Litre Coupé 1937	57	6
Bentley 4 1/4 Litre Special Sport Saloon de 1936	126	14
Bentley 4 1/4 Saloon Park Ward de 1936	159	32
Bentley MK VI de 1946	117	14
Bentley S2	161	24

BENZ

Benz Ideal de 1901	124	6
Benz Triciclo de 1886	124	6

BERLIET

Berliet 7CV 1923	36	6

BISCUTER

Biscuter 200 R Normal 1956	61	24
Biscuter Sport 1957	61	24

BITTER

Bitter CD	143	48

BIZARRINI

Bizarrini GT Corsa 5300 1965	17	78

BMW

Alfa Romeo Giulia 1600 Super / BMW 2002 tii	151	38
BMW 1600 GT	153	56
BMW 2000 CS / Volvo 1800 S	156	58
BMW 2002 TI Circuito y Rallye 1968	36	74
BMW 2002 Turbo de 1973	107	20
BMW 3.0 CSi / Mercedes 350 SLC	146	46
BMW 3.0 CSL 1971	44	90
BMW 315 Berlina de 1934 y 315/1 Roadster de 1935	107	6
BMW 327/28 1938	64	6
BMW 328 1938	32	14
BMW 328 Mille Miglia Roadster 1940	8	40
BMW 328 Roadster 1937 / BMW 328 Mille Miglia 1940	133	4
BMW 502 2.6 Luxus 1959	62	14
BMW 507 Roadster de 1958	112	6
BMW 700 Sport 1961	7	90
BMW Isetta 250 de 1956 y BMW 600 de 1958	120	16
BMW M 635 CSi	143	56
BMW M1 (Dossier)	125	18
BMW M3 - Ford Sierra RS Cosworth	148	54
BMW Serie 02	141	6
BMW Z1	141	58

BMW-GLAS

BMW-Glas 2600/3000 V8 Coupé Frua	121	22

BONET

Bonet Réplica	50	24

BORGWARD ISO

Borgward Hansa 1800D 1952	94	14

BRUTSCH-MASERATI

Brutsch-Maserati 1948	15	90

BUGATTI

Bugatti 37A 1927	93	
Bugatti Royale Esders (reconstrucción) 1986	36	
Bugatti T-23 (Brescia Modifié) de 1919	132	
Bugatti T57 Atalante Cabriolet de 1936	147	
Bugatti Tipo 13 Brescia 1921	63	
Bugatti Tipo 41 Royale	33	
Bugatti Tipo 41 Royale Coupé Kellner 1931	6	
Bugatti Tipo 51 1931	8	

BUICK

Buick Centurion 1956	57	
Buick Century Riviera 1956	72	
Buick Le Sabre de 1951	57	
Buick Master Six Sport Roadster 1929	60	
Buick Serie 60 Sport Roadster de 1930	113	
Buick Special Convertible Coupé de 1941	141	

CADILLAC

Cadillac 314 Touring 1926	63	
Cadillac 6267-X 1949	26	
Cadillac 7533 1947	31	
Cadillac Convertible Coupé Serie 62 1959	38	
Cadillac Serie 62 de 1959	7	
Cadillac Thirty de 1909	112	
Cadillac V16 1930	18	
Cadillac V16 Coupé de 1938	143	

CATERHAM

Caterham Super Seven	161	

CITROËN

Citroën 11	2	
Citroën 11 AL Cabriolet 1937	54	
Citroën 11 CV (Dossier)	130	
Citroën 11 Ligero / Mercedes 170 Da	154	
Citroën 2 CV (Dossier)	152	
Citroën 2CV AZ 1956	49	
Citroën 2CV Sahara 1964	49	
Citroën 5CV 1923	13	
Citroen AC 4 Familiar Lujo de 1929	101	
Citroën DS (Dossier)	149	
Citroën DS 23 Pallas 1972	25	
Citroën DS Palm Beach Chapron 1969	84	
Citroën Lorraine Chapron 1973	84	
Citroën SM 1974	37	

CLEMENT BAYARD

Clément Bayard 8 CV 1912	68	

CLÚA

Clúa 500	143	

COOPER

Cooper Mark 10 Fórmula 3 1956	39	

CHEVROLET

Chevrolet Bel Air Convertible 1956	83	
Chevrolet Convertible Coupé De Luxe 1951	56	
Chevrolet Corvette 1953	5	
Chevrolet Corvette 1953	57	
Chevrolet Corvette 1958	7	
Chevrolet Corvette 1959	75	
Chevrolet Corvette 25º Aniversario	155	
Chevrolet National 1928	47	

CHRYSLER

Chrysler New Yorker de 1955	7	
Chrysler Six Convertible Coupé 1934	71	
Chrysler Windsor Convertible de 1946	151	

DAIMLER

Daimler Cuadriciclo de 1886	124	
Daimler SP 250 de 1959	144	

DARMONT-MORGAN

Darmont-Morgan de 1926	116	

DARRACQ

Darracq 10/12 HP 1907	85	

DAVID

David 8 HP 1916	28	

DE DION-BOUTON

De Dion-Bouton Tipo IS de 1923	106	

DE TOMASO

De Tomaso Pantera GTS de 1982	107	

Escaneado con CamScanner

	Nº	Pág.
DELAGE		
Delage D6 70 1937	10	76
Delage DSS Cabriolet Chapron	158	26
Delage DSS Coupé Chapron	37	6
Delage S Cabriolet 1927	161	38
Delage Grand Prix 1909	25	86
Delage Type CO 1913	114	14
	154	24
DELAHAYE		
Delahaye 135 1938	31	22
Delahaye 135 M Coupé Chapron de 1937	148	28
Delahaye 135 M de 1937	98	6
DELAUNAY BELLEVILLE		
Delaunay Belleville 16/20 HP 1907	91	6
Delaunay Belleville 24/28 HP 1907	59	6
DIATTO		
Diatto DMA DC 1922	64	14
DIAZ Y GRILLÓ		
Díaz 1914	120	8
DKW		
DKW 1+5 Berlina F 94 de 1957	131	4
DKW Front FA 600 1932	80	6
DODGE		
Dodge 1933	12	20
Dodge D-17 Special 2-door Sedán de 1940	135	14
Dodge Dart Barreiros (Dossier)	143	12
Dodge Polara Hardtop Sedan de 1960	126	6
DUESENBERG		
Duesenberg J de 1929	109	12
ERA		
Era R. 1934	4	82
ESSEX		
Essex Six de 1926	142	34
FACEL VEGA		
Facel Vega Facel II	156	36
Facel Vega Facel III 1964	63	22
FERRARI		
Dino Ferrari 246 GT/GTS 1969/74	7	26
Dino Ferrari 246 GTS 1972	21	6
Ferrari 125 1991	56	14
Ferrari 125 S de 1947 y F50 de 1995	119	26
Ferrari 166 MM de 1950	119	8
Ferrari 166 MM Vignale 1953	27	90
Ferrari 250 GT «Tour De France» 1956	60	88
Ferrari 250 GT Pininfarina 1955	34	6
Ferrari 250 GT Prototipo Pininfarina 1961	11	6
Ferrari 250 GT SWB 1960	9	6
Ferrari 250 GT Zagato 1956	34	6
Ferrari 250 GTO Competizione 1962/63	11	6
Ferrari 250 LM 1964	23	90
Ferrari 250 MM 1953	61	90
Ferrari 250 Testarossa 1958	3	30
Ferrari 275 GTB/4 1966	48	6
Ferrari 306 GTB	146	34
Ferrari 312 B3 F1 1974	12	92
Ferrari 312 T de 1975	129	68
Ferrari 315 S 1957	31	90
Ferrari 330 GT 2+2 1965	53	16
Ferrari 330 GTC 1967	3	6
Ferrari 365 GT 2+2 1967	73	6
Ferrari 365 GTI4 Berlinetta Boxer de 1974	119	20
Ferrari 365 GTB/4 Daytona 1973	65	6
Ferrari 365 P 1965	23	90
Ferrari 512 S de 1971	119	46
FIAT		
Fiat «Topolino» 1936/55	3	38
Fiat 1100/103 E TV Transformable de 1956	114	6
Fiat 1200/1500/1600 Cabriolet (Dossier)	153	16
Fiat 124 Sport Spider 1600 (Dossier)	136	22
Fiat 130 Coupé de 1974	105	14
Fiat 131 Abarth GR.4	109	68
Fiat 500 «Topolino» 1937	14	28
Fiat 500 1957	17	54
Fiat 501 Sport de 1921	131	12
Fiat 506 A 1927	32	22
Fiat 519 1923	3	24
Fiat 520 Six 1927	56	22
Fiat 8V 1954	54	92
Fiat Bellila 508 A 1932	16	36
Fiat Dino Spider y Coupé	159	38
Fiat Tipo Zero A 1914	72	6
Fiat X1/9	145	32
Fiat X1/9 Bertone 1972	34	52
FORD		
BMW M3 - Ford Sierra RS Cosworth	148	54
Ford Capri (Dossier)	148	12
Ford GT 40 1966	20	6
Ford Modelo A 1929	5	18
Ford Mustang (Dossier)	161	10
Ford Mustang 1965	15	34
Ford Mustang 289 1963	41	84
Ford Prefect E 93A Saloon de 1947	128	12
Ford Super Deluxe Club Convertible Coupé de 1946	146	40
Ford Thunderbird 1955	55	22
Ford Thunderbird de 1955	7	6
Ford Thunderbird Town Hard Top 1966	33	30
Ford V8 Convertible Sedan 1935	58	24
Ford V8 Customline 1954	71	82
FRANKLIN		
Franklin Serie II 1926	65	14
GARDNER		
Gardner Special 1926	86	84
GOGGOMOBIL		
Goggomobil 400 S de 1968	159	26
GTM		
Replicas GTM	52	38
HISPANO-ALEMÁN		
Hispano Alemán Mallorca 1974	20	62
HISPANO-SUIZA		
Hispano-Suiza Viajera 2T4 de 1928	100	14
Hispano-Suiza «Alfonso XIII» 1909	9	30
Hispano-Suiza «Alfonso XIII» 1911	27	6
Hispano-Suiza 12/15 HP 1908	54	6
Hispano-Suiza 15/20 HP 1909	44	14
Hispano-Suiza 16 HP 1915	40	16
Hispano-Suiza 16 HP Sport Rabassada de 1922	110	14
Hispano-Suiza 20/30 HP 1910	50	14
Hispano-Suiza 8/10 HP 1914	39	16
Hispano-Suiza Dubonnet Saoutchik 1938	84	14
Hispano-Suiza H6B / Rolls-Royce Phantom I Springfield	153	30
Hispano-Suiza K6 1934	52	6
Hispano-Suiza T30 Sport 1920	42	6
Hispano-Suiza T30/40 «Torpedo» 1906	18	6
Hispano-Suiza T41	48	26
Hispano-Suiza T48 1926	43	20
Hispano-Suiza T49 1930	45	6
Hispano-Suiza T56 Bis 1929	53	24
Hispano-Suiza T60 RL 1934	46	6
Hispano-Suiza T64 1930	41	22
Hispano-Suiza T68 J12 1933	66	14
HONDA		
Honda S 800 1968	86	6
HORCH		
Horch 930 V 1938	7	18
HOTCHKISS		
Hotchkiss 480 1936	95	6
HUDSON		
Hudson de Luxe Eight de 1938	96	6
Hudson Model R de 1929	105	6
Hudson Super Six Tipo S Roadster de 1928	140	4
HUMBER		
New Humber Hawk 1957-1967	29	22
HUPMOBILE		
Hupmobile R 1917	61	16
IMPERIAL		
Imperial Crown Coupé 1967	86	22
ISO		
ISO Isetta 1958	74	24
ISO Rivolta GT 300 1965	59	22
ISOTTA FRASCHINI		
Isotta Fraschini Tipo 8B de 1930	117	8
ITALA		
Itala Avalve 1913	15	6
JAGUAR		
Jaguar 3 1/2 Litre Cabriolet de 1947	136	4
Jaguar 3.8 S 1967	88	14
Jaguar D-Type 1954	2	50
Jaguar D-Type Coupé Le Mans	138	4
Jaguar E-Type 1963	9	6
Jaguar E-Type 4.2 S2 de 1969 (Dossier)	133	24
Jaguar E-Type 4.2 Serie II 1968	23	6
Jaguar E-Type Lightweight 1963	6	90
Jaguar E-Type Lightweight Low Drag 1992	60	72
Jaguar Mk VII 1951	68	6
Jaguar Mk2 (Dossier)	146	16
Jaguar Mk2 3.8 1963	60	6
Jaguar SS 100 2.5 L 1936	15	28
Jaguar XJ 13 1967	32	88
Jaguar XJS (Dossier)	154	10
Jaguar XK 120 Coupé de 1952	143	4
Jaguar XK 120/E Type 1949/61	4	6
Jaguar XK 140 Drop Head Coupé de 1956	108	6
Jaguar XK 140 MC 1956	39	6
Jaguar XK 150 (300 CV)	12	6
Jaguar XK 150 S 1959	32	6
Jaguar XK 150 S Fastback de 1960	121	14
JBA		
JBA Falcon Sport 2.0i 1994	85	22
JBS Falcon Sport 1990	38	32
JBR		
JBR Cyclecar 1922	89	14
JENSEN		
Jensen C-V8 1964	90	6
Jensen Interceptor II de 1970	115	14
JENSEN HEALEY		
Jensen Healey 1972	17	24
JZR		
JZR Bandido (Réplica) 1994	79	22
KOUGAR		
Kougar Sport 4.2 de 1977	97	14
LA CUADRA		
La Cuadra 7 HP Centauro 1900	62	6
LA SALLE		
La Salle 303 1927	57	28
La Salle Convertible Coupé 1928	14	64
LAGONDA		
Lagonda 2 Litre Speed Model de 1930	108	14
Lagonda LG 45 de 1936	115	6
LAMBORGHINI		
Lamborghini 350 GT 1964	17	12
Lamborghini Espada 400 GT 1968	17	12
Lamborghini Miura	3	6
Lamborghini Miura	150	28
Lamborghini P250 Urraco 1972	17	12
Lamborghini P400 Miura S 1969	17	6
Lamborghini Urraco P 250 / Maserati Indy 4.2	158	34
LANCIA		
Lancia Astura 230 1931	22	6
Lancia Augusta 1935	61	8
Lancia Aurelia 1950	23	29
Lancia Aurelia B12 y B20 2500 GT 1950	3	18
Lancia Beta Coupé - Seat 124 Sport Coupé 1800	147	34
Lancia Beta Montecarlo de 1979	130	12
Lancia Delta Integrale 2.0 16V	136	42
Lancia Flaminia Loraymo 1959	58	6
Lancia Flavia 1.8 Vignale 1963	87	6
Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HF (Dossier)	123	8
Lancia Lambda 1928	51	18
LEÓN BOLLÉE		
León Bollée Triciclo de 1895	127	34
LINCOLN		
Lincoln Eight Model L de 1929	139	4
Lincoln Zephyr Cabriolet de 1939	152	26
LOLA		
Lola Mk 2 1960	2	90
Lola Mk 3 1961	2	90
LORYC		
Loryc Ruby 1922	35	20
Loryc tipo carreras de 1922	133	36
LOTUS		
Lotus 23 B 1964	75	82
Lotus Elan (Dossier)	145	18
Lotus Elan S2 de 1965	132	72
Lotus Elan SE Serie 3 1968	13	90
Lotus Elite 1960/61	4	92
Lotus Elite Super 105 1962	44	6
Lotus Europa Special 1974	26	6
Lotus Seven S3 Twin Cam 1969	34	90
LLOYD		
Lloyd LC 600 de 1957	118	8
MARMON		
Marmon Sixteen 1931	18	24

Escaneado con CamScanner

ÍNDICE

	Nº	Pág.
MASERATI		
Lamborghini Urraco P 250 / Maserati Indy 4.2	158	34
Maserati 300 S 1955	2	50
Maserati 3500 GT Spider 1962	20	22
Maserati 3500 GTi S de 1964	148	36
Maserati Merak SS de 1975	118	30
Maserati México 1966	29	6
Maserati Mistral	3	6
MATRA-SIMCA		
Matra-Simca Bagheera de 1976	140	26
MAYBACH		
Maybach Zeppelin 1933/38	21	16
MCLAREN		
McLaren M6B 1968	20	90
MERCEDES-BENZ		
BMW 3.0 CSi / Mercedes 350 SLC	146	46
Citroën 11 Ligero / Mercedes 170 Da	154	32
Mercedes 10/40/65 PS Sport 1924	74	82
Mercedes 170 Sa Cabriolet 1950	6	26
Mercedes 190 SL 1955	24	20
Mercedes 200 Largo Cabriolet B 1935	88	6
Mercedes 220 Cabriolet A 1954	52	14
Mercedes 220 SEb 1961	40	26
Mercedes 28/95 CV 1922	10	6
Mercedes 280 SL 1971	74	6
Mercedes 280 SL Pagoda (Dossier)	137	12
Mercedes 300 SE Long 1964	45	16
Mercedes 300 SL «Alas De Gaviota» 1955	24	6
Mercedes 300 SL Roadster (Dossier)	159	12
Mercedes 300 SLR 1955	2	50
Mercedes 320 Cabriolet D 1938	13	18
Mercedes 35 HP 1905	74	14
Mercedes 350 SL / Porsche 911 SC Targa	157	44
Mercedes 540 G4 W 131 1941	2	6
Mercedes 600 Berlina 1962	41	8
Mercedes 770 «Grosser» Pullmann 1942	82	6
Mercedes C111 1979	33	6
Mercedes Simplex 1905	37	18
Mercedes Simplex 28/32 HP de 1904	124	14
Mercedes SL 1954	24	16
Mercedes W 154 1938	38	90
Mercedes W 196 1954	38	90
Mercedes W 196 1954	48	88
Mercedes W 196 1954-1955	1	90
Mercedes 300 D Cabriolet «Adenauer» 1960 (Dossier)	129	6
Mercedes 300 S Coupé de 1956	124	28
Mercedes 300 SL Prototyp	124	34
Mercedes 500 K Cabriolet B de 1934	124	20
Mercedes Colas 220 S Berlina y 220 SE Coupé	124	42
MG		
MG A (Dossier)	147	12
MG A 1500 de 1954	11	22
MG A 1500 Roadster 1959	43	90
MG B MK1 Roadster de 1966 (Dossier)	135	20
MG K3 1933-1934	14	6
MG Midget MK II de 1964	96	14
MG TD serie II de 1952	137	4
MG TF 1953	21	22
MORETTI		
Moretti 1500 SS Coupé	152	34
MORGAN		
Morgan 4/4 1.6 / Triumph TR4 A IRS	160	42
Morgan 4/4 Competición 1971	83	14
Morgan 4/4 SII 1958	83	14
Morgan Plus 4 de 1967	11	22
Morgan Plus Eight	9	83
Morgan Plus Eight 1970	4	18
Morgan Super Sport Aero 1930	42	14
Morgan Threewheeler 1909/52	1	34
MORRIS		
Morris Cooper 997 1964	52	22
Morris Mini 1000 E / Sunbeam Imp Sport	162	38
Morris Mini 1959	4	14
Morris Minor 1000 1969	78	14
MORS		
Renault 10 CV de 1909 y Mors 17/20 CV de 1911	127	14
NARDI		
Nardi 1000 GT 1965	69	82
Nardi 750 1960	38	14
NASH		
Nash 8C Serie 490 1930	20	14
Nash Six 1928	8	18
NEWARK		
Newark Panel Van 1989	36	22
NSU		
NSU Prinz II 30 1959	7	90
Nsu Rennwagen tipo 6/60 de 1926	128	70
NSU Ro80 1973	43	14
NSU Spyder Wankel de 1965	138	36
OLDSMOBILE		
Oldsmobile Serie 98 1959	16	22
OPEL		
Opel De Prestigio	24	30
Opel G.P. 1913	14	90
Opel GT 1900 1970	79	14
Opel Manta	138	54
Opel P4 1935	35	14
Opel Rekord 1700 de 1961	137	32
ORYX		
Oryx 10/30 CV Tipo G 1 1913	19	14
OSCA		
Osca 2000 S 1954	63	90
PACKARD		
Packard 443 Roadster 1928	48	14
Packard One Twenty Convertible Coupé de 1937	145	10
Packard Six 115-C Touring 1937	78	6
Packard Six 526 1928	28	22
PANHARD		
Panhard 24 CT 1965	89	6
PANHARD & LEVASSOR		
Panhard & Levassor 15 HP tipo E de 1904	134	4
Panhard et Levassor type Centaure 20 HP de 1902	125	6
PEGASO		
Pegaso Z 102 (Dossier)	144	12
Pegaso Z 102 Berlineta Enasa 1951	50	6
Pegaso Z-102 B/2.8 1952	5	6
Pegaso Z-102 B/3.2 Competición 1952	9	18
Pegaso Z-102 Berlineta Saoutchik 1ª/2ª Serie 1954	81	14
Pegaso Z-102 Berlineta Saoutchik 2ª Serie 1954	81	26
Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik 1ª Serie 1953	81	8
Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik 2ª Serie 1954	81	20
Pegaso Z-103 Berlineta Touring Panorámica 1955	12	12
Pegaso Z-103 Réplica 1991	43	36
Pegaso Z-103 Réplica 1991	47	6
Todos los Pegaso	160	32
PEUGEOT		
Bébé-Peugeot B3P1 1914	67	14
Peugeot 174 18HP 1922	56	6
Peugeot 201 M Grand Luxe de 1937	99	14
Peugeot 203 (Dossier)	140	12
Peugeot 203 C / Seat 1400 B	155	38
Peugeot 404 (Dossier)	132	26
Peugeot 5CV 190 S 1926	27	20
Peugeot Darlmat Sport 1937	16	28
PIERCE-ARROW		
Pierce-Arrow tipo A Seven-Passenger Touring de 1930	129	18
PONTIAC		
Pontiac Bonneville 1954	57	14
Pontiac Firebird Convertible 1968	91	14
PORSCHE		
Mercedes 350 SL / Porsche 911 SC Targa	157	44
Porsche 356 (Dossier)	95	14
Porsche 356 (Dossier)	151	10
Porsche 356 A Speedster	5	28
Porsche 356 B 1600 1963	55	92
Porsche 356 B 1600 Super Cabriolet 1961	18	14
Porsche 356 C 1964	66	6
Porsche 550/1500 RS Spyder 1955	13	6
Porsche 911	1	58
Porsche 911 (25 Aniversario)	10	26
Porsche 911 2.0 1964	46	92
Porsche 911 2.0 1965	67	88
Porsche 911 3.0 SC	133	12
Porsche 911 Carrera RS 2.7 de 1973	98	14
Porsche 911 S 1967	10	18
Porsche 911 S 2.5 1969	42	92
Porsche 911 SR 2.5 1971	62	90
Porsche 944	137	50
Porsche Spyder 1958	21	88
Porsche Spyder 718 RSK 1958	21	92
Volkswagen-Porsche 914/6 y 914/6 GT (Dossier)	131	24
PTV		
PTV 250 1956	44	22
PTV 400 1960	44	22
RADFORD		
Radford Mini De Ville 1969	22	9
RENAULT		
Renault 10 CV de 1909 y Mors 17/20 CV de 1911	127	14
Renault 4 CV de 1955 - Volkswagen Escarabajo Oval	144	1
Renault 4/4 1062 1959	16	2
Renault 4/4 1956-1958	92	6
Renault 5 Copa	142	6
Renault 8 1969	92	6
Renault 8 TS «Copa» 1971	39	6
Renault 8 TS 1972	92	6
Renault Alpine V6 Turbo	139	2
Renault AX 7/8CV 1909	64	2
Renault Dauphine 1956	18	2
Renault Dauphine 1961	92	2
Renault Dauphine Gr.5 1968	64	2
Renault Dauphine, Gordini y Ondine (Dossier)	155	4
Renault Floride S de 1962	113	4
Renault Fregate de 1952	127	4
Renault Gordini 1965	92	4
Renault Monasix de 1930 / Primaquatre de 1931	102	4
Renault Ondine 1965	92	4
Renault TG-5 Nervasport de 1933	123	3
REPLICAR		
Réplica Speedster 1992	49	9
Replicar Speedster 1990	28	9
RILEY		
Riley 2 1/2 Litre Saloon 1951	90	1
Riley Elf Mk I / Wolseley Hornet Mk III	157	1
ROCHET-SCHNEIDER		
Rochet-Schneider 12 HP 1910	29	1
ROLLS ROYCE		
Hispano-Suiza H6B / Rolls-Royce Phantom I Springf	153	1
Rolls Royce Phantom I Springfield de 1929	111	1
Rolls Royce Phantom III	135	4
Rolls Royce Silver Ghost Cabriolet de 1923	144	1
Rolls-Royce 20/25 Drophead Coupé de 1933	157	2
Rolls-Royce 20/25 Park Ward 1932	31	1
Rolls-Royce 40/50 CV Silver Ghost 1922	10	1
Rolls-Royce Phantom I 1925	4	2
Rolls-Royce Phantom III Serra	160	2
Rolls-Royce Phantom VI Frua 1972	35	4
Rolls-Royce Royal Phantom IV 1950	1	1
Rolls-Royce Silver Shadow 1966	93	1
Rolls-Royce Silver Wraith Serra 1952	15	2
ROSENGART		
Rosengart Supertraction 1940	94	6
ROVER		
Rover 3 Litre MkIII Coupé 1967	77	9
Rover Cooper 1.3i 1991	52	2
Rover P4 75 de 1956	136	1
SAAB		
Saab 96 Montecarlo 1963	19	9
Saab 96 Montecarlo 850 Gr.2 de 1964	158	6
Saab Sonett II 1967	19	2
SALMSON		
Salmson AL3 1924	25	2
Salmson S4 DA 1936	87	1
Salmson S4-61 Cabriolet 1939	69	1
SEAT		
Austin-Healey Sprite MK-III / Seat 850 Sport Spider	152	9
Lancia Beta Coupé - Seat 124 Sport Coupé 1800	147	9
Peugeot 203 C / Seat 1400 B	155	9
Seat 124 Sport 1600 1970	45	9
Seat 124 Sport 1600 1971	76	1
Seat 124 Sport Coupé 1800 de 1973	101	9
Seat 1400 1954	50	1
Seat 1400 B Especial 1959	76	9
Seat 1430 Londres-México 1970	90	2
Seat 1500 de 1963	116	3
Seat 1500 Familiar de 1965	116	4
Seat 600 1957/73	7	1
Seat 600 Abarth 1000 TC Réplica 1963	40	1
Seat 600 Berlina 1962	76	1
Seat 600 D (Dossier)	134	1
Seat 600 Descapotable 1959	76	2
Seat 600 Formichetta de 1965	134	2
Seat 800 de 1964	134	1
Seat 850 Berlina (Dossier)	157	1
Seat 850 Coupé y Spider. (Dossier)	139	1
Seat 850 Sport Coupé 1970	76	9
Seat 850 Sport Spider 1969	15	2
Seat Sport 1430 de 1979	150	1
SHELBY		
Shelby Cobra Jet GT 500 1967	46	1

Escaneado con CamScanner

	Nº	Pág.
SIMCA		
Simca 1000 (Dossier)	160	12
SINGER		
Singer Nine Le Mans de 1935	155	32
Singer SM Roadster 1951	22	22
STANDARD		
Standard 8 Super 1956	85	14
STEYR		
Steyr 12/40 PS Type 5 1920	49	14
STEYR PUCH		
Steyr Puch 650 TR2 1963	7	90
STUDEBAKER		
Studebaker Silver Hawk Six 1957	47	24
SUNBEAM		
Sunbeam Mtn 1000 E / Sunbeam Imp Sport	162	38
Sunbeam 20/60 Landaulet 1926	53	6
Sunbeam Alpine Serie 2 de 1962	102	6
SWALLOW		
Swallow Doretti 1955	49	6
TALBOT		
Talbot DC-10 HP Sport 1923	79	6
Talbot K 76 de 1931	97	6
Talbot Tipo 105 de 1933	103	6
Talbot-Lago Grand Sport 1950	24	92
Talbot-Lago T26 Record Cabriolet de 1948	156	30
Talbot-Lago T150 SS	129	26
TATRAPLAN		
Tatraplan Sodomka 1949	48	22
TOYOTA		
Toyota 2000 GT 1966	60	22
TRIUMPH		
Morgan 4/4 1.6 / Triumph TR4 A IRS	160	42
Triumph 1800 Roadster de 1948	104	18
Triumph 2000 Roadster 1952	1	16
Triumph Gloria Montecarlo 1934	43	6
Triumph Spitfire (Dossier)	158	12
Triumph Stag de 1973	132	4
Triumph TR2 de 1954	11	22
Triumph TR3 (Dossier)	156	16
Triumph TR3 A 1960	54	14
Triumph TR3 B 1962	54	14
Triumph TR4 A IRS 1966	54	14
Triumph TR6 (Dossier)	141	14
Triumph TR7 Spider 1982	21	60
TUCKER		
Tucker Torpedo 1948	57	14
TVR		
TVR Grantura 1800S 1966	33	24
TVR S	6	56
VANWALL		
Vanwall F1 1954-1958	130	74
VERITAS		
Veritas Meteor 1950	11	90
VICTORIA		
Victoria 1917	27	26
VOLKSWAGEN		
Renault 4 CV de 1955 - Volkswagen Escarabajo Oval	144	26
Volkswagen Escarabajo	5	56
Volkswagen Escarabajo (Dossier)	122	6
Volkswagen Golf 1.6 GTi	135	40
Volkswagen Karmann Ghia Cabriolet 1971	73	14
Volkswagen Papler Cabriolet de policía de 1952	122	16
Volkswagen Split de 1952 y Oval de 1953	122	6
Volkswagen tipo 14A Hebmüller Cabriolet de 1950	122	22
Volkswagen-Porsche 914/6 y 914/6 GT (Dossier)	131	24
VOLVO		
BMW 2000 CS / Volvo 1800 S	156	58
Volvo 122 S B18 1964	82	14
Volvo 1800 S 1969	69	22
Volvo Coggiola 1800 SEC	162	32
Volvo PV-544 E Special de 1963	135	4
WHIPPET		
Whippet 96 A Touring 1928	75	14
WILLYS		
Willys MB 1943	59	30
WOLSELEY		
Riley Elf Mk I / Wolseley Hornet Mk III	157	30
MOTOS		
ABC		
ABC 500 Touring 1913	61	44
ACE		
ACE XP4 1924	11	38
AERMACCHI		
Aermacchi 250 Bialbero 1963	19	48
Aermacchi Beart 350 1938	25	38
AJS		
AJS 7R 3A 1954	6	42
ARIEL		
Ariel 1000 cc Square Four de 1940	145	56
BMW		
BMW 500 256 1953	15	46
BMW 75/5 de 1970 y 1973	97	32
BMW R 27	157	52
BMW R 90 S de 1973	107	38
BMW R-75 1941-1945	131	42
BMW R50 1955	95	36
BMW R90 S Tourist Trophy	149	62
BROUGH SUPERIOR		
Brough Superior SS 100 de 1937	135	80
BSA		
BSA B31 Y B33 de 1950	109	34
BSA B33 1952	4	50
BSA C11 1948	21	38
BSA M22 Sports Model de 1937	121	50
BULTACO		
Bultaco AJR TSS 350	134	54
Bultaco Lobito Mk7 1973	67	40
Bultaco Matador Mk2 1966	72	38
Bultaco Matador MK5 SD / Montesa Texas 175	155	62
Bultaco Metralla 62 1964	14	40
Bultaco Metralla MK2 de 1970	118	40
Bultaco Metralla Mk2 Kit América 1967	77	30
Bultaco Tralla 101 1958	87	38
Bultaco Tralla 101 1959	22	44
Bultaco TSS 175 1963	80	36
Bultacop Sherpa T 250	158	52
BultacoTSS MK2 125 cc modelo 177	130	44
CLEVELAND		
Cleveland 20 1919	52	52
COLOMET		
Colomet M 53 125 y 150 cc de 1953	62	46
CZ		
CZ 125 1962	37	44
DERBI		
Derbi 350 con sidecar de 1958	153	64
Derbi 74 Gran Sport de 1969	117	36
DKW		
DKW Sb 500 1939	46	44
DOUGLAS		
Douglas 4 HP 1920	12	32
DUCATI		
Ducati 200 Elite 1960	47	46
Ducati 250 bicilíndrica de 1957	154	64
Ducati 250 de luxe	139	80
Ducati 500 Bicilíndrica G.P. 1956	33	56
Ducati 750 GP de 1972	140	80
Ducati 750 GT 1973	70	36
Ducati 750 SS 1973	3	56
Ducati 98 S de 1953	143	80
Ducati Desmo 350 SCD 1967	16	48
Ducati Mototrans 250 24 Horas	161	52
DUSCO		
Dusco 125 1957	82	28
ENFIELD		
Enfield Bullet 1944	35	44
FOPI		
Fopi 125 STT 1960	78	34
GILERA		
Gilera 125 bicilíndrica de 1956	125	38
Gilera 500/4 GP de 1957	113	28
Gilera LTE 1936	20	38
Gilera Saturno 500 1953	7	42
HARLEY DAVIDSON		
Harley Davidson FL 74 de 1954	142	80
Harley-Davidson 42 WLA	150	58
Harley-Davidson B 1926	44	68
Harley-Davidson Electra Glide FLH 1972	27	42
Harley-Davidson FI 1946	2	24
Harley-Davidson KH 1955	24	46
HERCULES		
Hercules W 2000 de 1979	138	42
HONDA		
Honda CB 350 Four	159	56
Honda CB 750 Four K2 de 1972	136	80
Honda CD 175 1973	31	42
Honda DR 93 Benly 1962	20	46
HUMBER		
Humber 600 1914	65	38
HUSQVARNA		
Husqvarna 500 de 1931	111	34
INDIAN		
Indian 101 Scout AMS 1930	49	62
Indian Chief 1942	2	24
Indian Four 403 de 1932	146	60
Indian Light Twin Model 0 1917	88	34
LAMBRETTA		
Lambretta 125 D 1955	45	42
Lambretta 150 LI 1961	38	46
LAVERDA		
Laverda 750 SF de 1970	106	50
LINTO		
Linto 500 1967	18	50
LUBE-NSU		
Lube-NSU Renn 1 1959	41	44
MAGNAT-DEBON		
Magnat-Debon 4 CV - Terrot Motorette Nº 3	144	72
MATCHLESS		
Matchless G 45 1954	10	42
MEGOLA		
Megola Sport 1921	29	46
MGC		
MGC 250 de 1932	104	40
MONTESA		
Bultaco Matador MK5 SD / Montesa Texas 175	155	62
Montesa B46/49 «Yaya» 1947	85	40
Montesa Brio 110 1958	87	38
Montesa Brio 81 1957	28	50
Montesa Impala 1964	14	40
Montesa Impala Sport 250 Competición 1966	74	42
Montesa King Scorpion 1971	69	44
MOTO GUZZI		
Moto Guzzi 500 Dondolino	151	68
Moto Guzzi 500 Sport de 1928	133	52
Moto Guzzi GT 17 1932	56	48
Moto Guzzi Hispania 65 1953	83	34
Moto Guzzi Hispania Z 98	156	66
Moto Guzzi Normale 1921	30	38
Moto Guzzi V7 Sport 1972	66	46
MOTOBECANE		
Motobecane 175 1923	19	38
MOTOR JOYCA		
Motor Joyca 2t Para Bicicleta 1949	42	42
MOTOSACOCHE		
Motosacoche 206 Type Tourisme de 1926	98	34
Motosacoche Jubilé Sport 1931	1	24
MV AGUSTA		
MV Agusta 125 GP Bialbero de 1953	127	48

Escaneado con CamScanner

ÍNDICE

	Nº	Pág.
MV Augusta 750 GT 1973	68	50
MV Augusta 750 S 1969	3	50
MV Augusta Sella GT 150cc 1961	17	30
NIMBUS		
Nimbus 750 militar de 1952	148	62
NORTON		
Norton 650 SS 1968	4	50
Norton Manx Mullarney 1972	32	48
Norton Manx 500 Daytona 1950	58	44
NSU		
NSU Kettenkrad motoruga 1940	152	64
NSU Rennmax R22 1953	51	52
OSSA		
Ossa «Pasillos» 125 A 1953	86	48
Ossa 175 GT de 1961	114	30
Ossa 250 AE72 1973	93	32
Ossa 250 E73 1973	93	32
Ossa Yankee 500 SS	162	58
PARILLA		
Parilla 175 Sport Bialbero 1956	9	42
PUCH		
Puch 350 GS de 1938	110	34
RIEJU		
Rieju 175 T de 1956	147	62
ROYAL ENFIELD		
Royal Enfield C 1934	24	54
RUDGE		
Rudge Ulster 500 GP de 1930	124	58
SANGLAS		
Rovena 250 Sport de 1965	141	80
Sanglas 100 Sport 1965	53	50
Sanglas 350 1945	90	38
Sanglas 350/3	132	38
Sanglas 500/2 Sidecar 1955	34	34
SAROLÉA		
Sarolea 37 Supersport de 1937	122	54
SEALEY		
Sealey Condor 500 1972	8	34
SORIANO		
Soriano Tigre 1944	26	42
STANDARD		
Standard CT 500 1932	14	48
SUNBEAM		
Sunbeam 500 L7 De Luxe 1947	39	60
TERROT		
Magnat-Debon 4 CV - Terrot Motorette Nº 3	144	72
Terrot 175 LSO 1930	68	36
TICKLE		
Tickle T5 Manx de 1970	126	34
TRIUMPH		
Triumph Bonneville 1959	4	58
Triumph Daytona T100T 500 de 1970	96	32
Triumph Trident T150 de 1972	115	40
Triumph Trident T150 V 1973	4	50
ULTIMA		
Ultima Tipo B 1923	55	46
UNIVERSAL		
Universal SV 1950	15	40
VELOCETTE		
Velocette 250 GTP 1931	57	62
Velocette LE MK II de 1950	102	30
Velocette Mark I Special 1924	23	38
Velocette Mock Eight Special 1950	21	46
VESPA		
Vespa 1953	13	44
Vespa N 1953	25	46
VINCENT		
Vincent Grey Flash 500 1950	13	38
ZÜNDAPP		
Zündapp KS 600	137	78

HISTORIA DE MARCAS

Avia	115	34
Azadsi	53	32
Abarth	18	92
Adler	30	22
Aero	80	22
Alfa Romeo	2	34
AMS	49	58
Anasagasti	56	38
Anglada	32	40
Aston Martin	14	34
Audi	69	30
Audi/Autounión	2	34
Auto Unión (I)	71	24
Auto Unión (II)	72	30
Auto Unión Tipo C 16 cilindros	154	56
Berliet	36	16
BMW	7	48
BMW	8	26
BMW	107	26
BMW/EMW	25	30
Boli y Cimera	140	42
Bond	79	26
Borgward	35	30
Borgward Iso	136	18
Bristol	85	26
BSA	20	44
Bugatti	8	14
Buick	72	22
Bultaco	22	50
Bultaco	128	38
Carrosserie Graber	161	32
Carrozeria Touring	160	50
Citroën (1919/36)	21	30
Clement Skoda	26	22
Cummins-Diesel	133	76
Checker	103	20
Daimler	111	26
Daimler-Benz	124	50
David	28	16
Delage	114	22
Delahaye	31	26
Delaunay-Belleville	59	14
Derbi	13	48
Diatto	64	24
Dixi	65	30
DKW	25	44
DKW (1950-1963)	143	44
DKW (1963-1975)	144	46
DKW/Ifa	29	38
Donier y Zündapp	130	18
Ducati	16	54
Ducati	131	48
Duesenberg	41	30
Duesenberg	109	20
Elizalde	60	26
Enasa-Pegaso I	147	42
Enasa-Pegaso II	148	48
Enmasa	121	44
Eucort	59	44
Factorías Nápoles: Nazar	142	42
FADISA	131	18
Felber	57	46
Ferrari	11	18
Fiat	16	42
Ford	6	34
Gutbrod	152	40
Hanomag	67	26
Hansa y Hansa-Lloyd	129	30
Harley-Davidson	10	48
Hispano-Argentina	57	34
Hispano-Guadalajara	62	34
Hispano-Guadalajara	114	28
Hispano-Suiza	2	42
Hispano-Suiza	9	36
Hispano-Suiza en América	110	22
Hispano-Suiza versus Rolls-Royce	139	32
Honda	58	32
Horch	68	22
Hotchkiss	57	50
Humber	29	28
Imfap	61	32
Industrias motorizadas Onieva (Roa)	129	36
Isetta	74	30
Jaguar	4	76
Karmann	73	22
Lambretta (España)	45	48
Lancia (I)	22	14
Lancia (II)	23	22
Lohner	94	22
Loryc	35	24
Loryc	133	41
Lotus	13	32
Lloyd	118	16
MAFSA: vehículos todo terreno IPV	141	44
Magirus-Deutz 1955 y 1962 de bomberos	150	42
Martini	95	24
Maserati	20	34
Mavisa	28	56
Maybach	117	24
Melkus Wartburg	27	34
Mercedes Benz	1	32
Messerschmitt	40	28
Metalurgica de Santa Ana	120	34
Miele	126	32
Montesa	18	22
Monteverdi	46	40
Moto Guzzi	2	34
Motobécane	19	34
Motor Ibérica: Vehículos industriales y agrícolas Ebro	109	46
Museo Chrysler en Detroit	146	32
Museo Peugeot de Sochaux	151	32
MV Augusta	11	40
Nacional G	42	46
Nacional Pescara	28	46
Nacional Pescara	50	46
NAG	66	46
NSU (I)	64	46
NSU (y II)	83	46
Oldsmobile: 100 años	121	46
Opel	18	46
Ossa	24	46
Peugeot Grand Prix 1912/13	131	46
Pic-Pic	44	46
Porsche	131	46
Protos	98	46
PTV	44	46
Puch	31	46
Reliant	83	46
Renault	7	46
Rochet-Schneider	115	46
Röhr	101	46
Rolls-Royce	12	46
Rover	20	46
Rumpler	113	46
S.A.V.A.	123	46
Saab	19	46
Sanglas	9	46
Saurer	81	46
Scania y Vabis	43	46
Scooters Fend	40	46
Seat	50	46
Skoda en competición	147	46
Slaby-Beringer	132	46
Stoewer	82	46
Stutz	42	46
Tatra (I)	53	46
Tatra (II)	54	46
Trabant	33	46
Trimak	125	46
Triumph	12	46
V.I.A.S.A.	119	46
Velocette	23	46
Vespa	5	46
Vespacar	145	46
Voisin	128	46
Volkswagen	122	46
Volkswagen	122	46
Volvo	5	46
Wanderer	70	46
Westfalia	97	46
ZF	153	46
Zündapp	27	46

TALLER CLÁSICO

2 CV	158	46
Bujías: elección y cuidados	131	46
Carburador Solex 32 PAITA: Reparación y ajuste	132	46
Carburador Weber 40 IDF	133	46
Carburadores SU	143	46
Desmontando el motor	150	46
Diagnosticar problemas en el arranque	123	46
Diagnóstico de ruidos	129	46
El despiece del motor	151	46
El embrague: evolución y averías	138	46
El motor Wankel: pistones giratorios	138	46
El Seat 600 siempre a punto	134	46
El Sistema de Encendido	160	46
El sistema de refrigeración	146	46
Frenos de tambor (I)	121	46
Frenos de tambor (II)	122	46
Futuro sin plomo: inconvenientes y alternativas	141	46
Gasolina sin plomo	125	46
La culata	136	46
La despensa del taller: Productos para el automóvil	142	46
La dirección: descripción y diagnosis	147	46
La magneto y su conservación	120	46
Las herramientas del aficionado	162	46
Mantenimiento en periodo de inmovilidad	157	46
Mantenimiento: Más vale prevenir...	156	46
Montaje del motor (I): Bloque y cigüeñal	126	46
Montaje del motor (II): pistones y culata	127	46
Pequeños conocimientos mecánicos	161	46
Pre ITV: Todo en orden	145	46
Reparaciones de emergencia	159	46
Seat 124 Sport	137	46
Técnicas de desmontaje	149	46

Escaneado con CamScanner

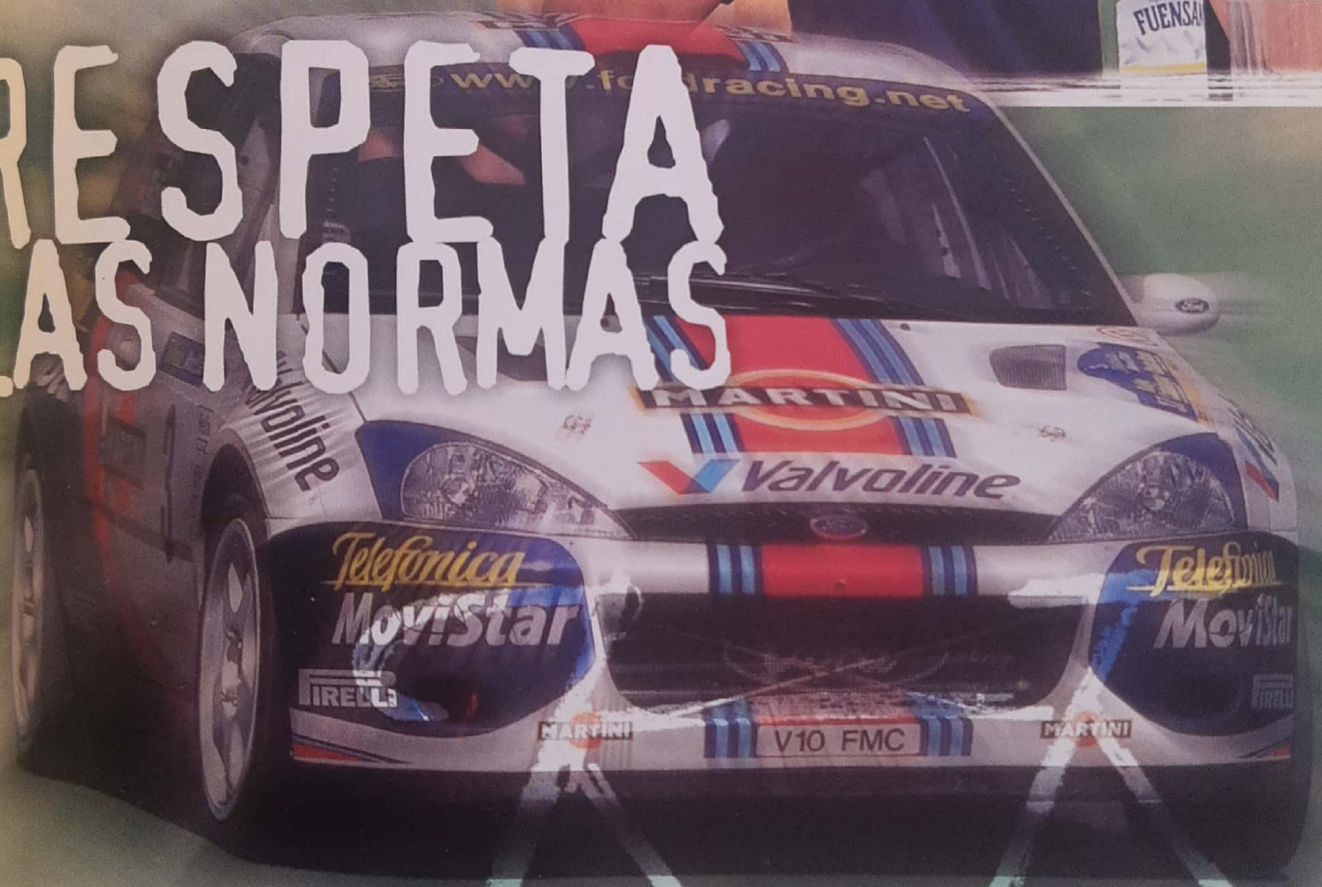
convive

Campaña de Seguridad Vial
en favor de la protección del usuario
de bicicleta en vías públicas

"LA VIDA ES DE TODOS
Y DEBEMOS PROTEGERLA
CUANDO CIRCULAMOS"

Carlos Sainz

RESPETA LAS NORMAS



A CARRETERA NOS UNE

MPIB Motorpress-Ibérica

autopista · Clásico · COCHE actual · Ciclismo a fondo · BIKE · Auto Vía · MOTOCICLISMO · MOTO verde · tm transporte mundial · AUTOMOVIL · auto verde · Scooter

Escaneado con CamScanner

GUÍA DE COTIZACIONES

La mejor base para orientarse sobre el valor de un vehículo de colección

Dada la dificultad para conocer el auténtico valor de muchos vehículos de colección en nuestro mercado, sumada al hecho de que en la actualidad cada día se compran y se venden más coches fuera de nuestras fronteras, las cotizaciones de Motor Clásico están realizadas teniendo en cuenta los valores en 6 países europeos y en los EE.UU. publicados por la importante guía **InterClasic**, realizada por **EUROTAX**. Esta guía se elabora a partir de los precios de subastas, anuncios, transacciones entre particulares y las ventas de profesionales. **La cotización de Motor Clásico** corresponde a la media aritmética obtenida de la cotización en Alemania, Francia, Gran Bretaña, Italia, Holanda, Suiza y EE.UU. **Esta lista no pretende ser ley, sino una buena orientación** para todo aquel que precise valorar un coche de colección, dando una cifra máxima, que corresponde a un vehículo en excelentes condiciones, punto de partida para ir bajando hasta un mínimo, para aquellos que necesitan de una profunda restauración.

Tipos de carrocería

HC: **Horsless Carriage** • Pht: **Phaeton** • Spd: **Spider** • Ton: **Toneau** • Tou: **Tourer (Torpedo)** • Rds: **Roadster** • Cab, Ca2, Ca4: **Cabriolet (2 y 4 p.)** • Cbl, Cb2, Cb4: **Cabriolet-limusine (2 y 4 p.)** • Lan: **Landau** • Sdc: **Sedanca** • Plm: **Pullman** • Sed, 2dS, 4dS: **Sedan (2 y 4 p.)** • Htp: **Hardtop** • Cpé: **Coupé** • Com: **Competition** • Sta: **Station Wagon** • Pic: **Pickup** • Off: **Off Road.**

Valoración en función de su estado

✚ Este valor corresponde a un vehículo en excelente estado de origen o restaurado según las más estrictas normas de este arte, que no tiene ningún defecto mecánico y al que no le falta ningún elemento ni detalle, tanto en su interior como en su exterior. Un estado poco frecuente que, incluso, puede ser superado por piezas excepcionales.

▬ La columna de la derecha corresponde a un vehículo no restaurado, defectuoso, casi completo, pero prácticamente inservible para circular, que puede tener claros síntomas de corrosión en su carrocería, y en el que hay que hacer una fuerte inversión para restaurar. Su estado aún no ha llegado al de simple donante de piezas y puede ser recuperado.

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	Ptas x 1.000 +	Ptas x 1.000 -
ABARTH (I)				
1000 Bialbero	Com	60-64	4.700	900
1000 TC Berlina	2dS	62-65	2.100	400
1000 TC Berlina Corsa	2dS	63-71	3.000	600
1000 TC Berlina Radiale	2dS	66-71	4.200	800
595 SS / 695 SS	2dS	63-71	1.600	400
695 SS Assetto Corsa	2dS	65-71	1.700	400
AC (GB)				
Ace (AC Engine)	Rds	53-63	6.500	1.300
Ace (Bristol Engine)	Rds	56-63	8.700	1.600
Ace (Ford Engine)	Rds	61-62	7.800	1.500
Aceca (AC Engine)	Cpe	54-63	5.400	1.000
Aceca (Bristol Engine)	Cpe	56-63	6.800	1.300
Aceca (Ford Engine)	Cpe	61-62	6.000	1.100
Greyhound (AC Engine)	2dS	59-63	3.900	800
Greyhound (Bristol Engine)	2dS	59-63	4.300	800
Cobra 260	Rds	62	17.200	4.000
Cobra 289	Rds	63-65	19.200	4.400
Cobra 427	Rds	65-67	24.300	5.500
Cobra 289 Mk III	Rds	67-68	20.200	4.600
428	Cpe	66-73	4.900	1.000
428 Frua	Cab	66-73	7.100	1.400
ALFA ROMEO (I)				
RL	Tou	22-28	16.500	3.800
6C 1500	Sed	27-29	14.400	3.300
6C 1500	Tou	27-29	17.700	4.100
6C 1500	Rds	27-29	20.000	4.600
6C 1750	Rds	29-33	26.800	6.100
6C 1750	Tou	29-33	20.800	4.700
6C 1750	Sed	29-33	17.700	4.100
6C 1900	Cpe	32-34	16.200	3.700
6C 1900	Sed	32-34	14.800	3.400
6C 2300	Sed	34-39	17.500	4.000
6C 2300	Cpe	34-39	19.400	4.400
6C 2300	Cab	34-39	22.300	5.100
6C 2500 Turismo	4dS	39-42	6.300	1.300
6C 2500 Sport	Cab	39-42	13.200	3.100
6C 2500 Sport	2dS	39-42	10.500	2.400
6C 2500 Super Sport	Cpe	39-42	13.200	3.100
6C 2500 Super Sport	Cab	39-42	16.200	3.700
6C 2500 Turismo	4dS	47-50	5.900	1.300
6C 2500 S Freccia d'Oro	2dS	46-53	9.700	2.200
6C 2500 Sport	Cab	46-53	12.200	2.800
6C 2500 Super Sport	Cab	46-53	14.800	3.400
6C 2500 Super Sport	Cpe	46-53	12.200	2.800
1900	4dS	50-54	2.100	400
1900 ti	4dS	52-54	2.300	400
1900 Super	4dS	54-59	1.900	400
1900 ti Super	4dS	54-57	2.500	500
1900 Primavera	2dS	55-57	2.500	500
1900 Sprint	Cpe	51-54	7.000	1.500
1900 Sprint	Cab	51-54	9.300	2.000
1900 Super Sprint	Cpe	54-55	7.700	1.600
1900 C Super Sprint	Cpe	56-58	7.100	1.500
2000	4dS	58-62	1.800	400
2000 Spider	Cab	58-61	3.800	700
2000 Sprint	Cpe	60-62	3.100	600
2600	4dS	62-69	2.000	400
2600 De Luxe OSI	4dS	65-69	2.500	500
2600 Sprint	Cpe	62-67	3.300	700
2600 Sprint Zagato	Cpe	65-67	8.000	1.700
2600 Spider	Cab	62-65	4.200	800
Giulietta Berlina	4dS	55-63	1.800	300
Giulietta Berlina ti	4dS	57-65	2.100	400
Giulietta Sprint	Cpe	54-62	2.700	500
Giulietta Sprint Veloce S I	Cpe	56-58	3.900	800
Giulietta Sprint Veloce S II	Cpe	58-62	3.200	700
Giulietta Sprint Speciale	Cpe	57-62	3.900	800
Giulietta Sprint Zagato	Cpe	58-61	9.400	2.000
Giulietta Sprint Zagato	Cpe	61-62	11.200	2.300
Giulietta Spider	Cab	55-62	3.300	600
Giulietta Spider Veloce S I	Cab	56-60	3.500	600
Giulietta Spider Veloce S II	Cab	60-62	3.800	700
Giulia 1600 Sprint	Cpe	62-64	2.500	500
1300 Sprint	Cpe	62-65	2.200	400
Giulia 1600 Spider	Cab	62-65	3.200	600
Giulia 1600 Spider Veloce	Cab	64-65	3.500	700
Giulia 1600 Ti	4dS	62-67	1.300	300
Giulia 1600 Ti Super	4dS	63-64	3.400	700
Giulia 1300/1300 Ti	4dS	64-72	1.100	200
Giulia 1600 Super	4dS	65-72	1.400	300
Giulia 1600 S	4dS	68-70	1.200	200
Giulia 1300 Super	4dS	70-72	1.100	200
Giulia Super/N. Super 1.3	4dS	72-77	1.000	200
Giulia Super/N. Super 1.6	4dS	72-77	1.100	400
Giulia 1600 Sprint GT	Cpe	63-66	1.900	700
Giulia 1600 Sprint Speciale	Cpe	63-66	3.500	400
Giulia 1600 Sprint Veloce	Cpe	65-68	2.100	600
Giulia 1600 Sprint GTC	Cab	64-66	2.800	1.400
TZ 1	Com	63-65	19.100	1.200
Giulia 1600 Sprint GTA	Cpe	65-67	6.200	300
Giulia 1300 GT Junior	Cpe	66-72	1.800	800
Giulia 1300 GTA Junior	Cpe	68-72	5.000	300
Giulia GT 1.3/1.6 Junior	Cpe	72-76	1.400	400
Giulia 1300 GT Junior Zagato	Cpe	70-72	2.500	500
Giulia 1600 GT Junior Zagato	Cpe	72-76	2.700	400
1750 GT Veloce	Cpe	67-72	1.800	300
2000 GT Veloce	Cpe	71-77	1.700	400
1600 Spider Duetto	Cab	66-68	2.300	400
1750 Spider Veloce	Cab	67-69	2.400	

Escaneado con CamScanner

1750 Spider Veloce	Cab	69-72	1.800	400
1300 Spider Junior	Cab	68-69	2.100	400
1300 Spider Junior	Cab	69-75	1.700	300
1600 Spider Junior	Cab	72-75	1.600	300
2000 Spider Veloce	Cab	71-77	1.800	300
Spider 1.6/2.0	Cab	77-82	1.500	300
1750 Berlina	4dS	67-72	1.000	400
2000 Berlina	4dS	71-77	1.100	200
Montreal	Cpe	70-77	3.100	600
Alfasud	Sed	72-80	300	100
Alfasud Giardinetta	Sta	75-80	300	100
Alfasud Sprint	Cpe	76-79	500	100
Alfasud Sprint Veloce	Cpe	79-83	500	100
Alfetta	4dS	72-84	400	100
Alfetta 2000	4dS	77-84	400	100
Alfetta GT	Cpe	74-76	500	100
Alfetta GTV 2000	Cpe	76-80	600	100
Alfetta GTV 6 2.5	Cpe	79-87	800	100
Alfa 6	4dS	79-86	400	100
Giulietta	4dS	78-85	400	100

AMILCAR (F)

CC	Rds	21-30	3.500	700
CC	Tou	21-30	3.100	600
CI	Rds	22-25	3.100	600
G/L/M	2dS	25-35	2.300	500
G/L/M	Tou	25-35	2.800	600
CGS	Rds	26-29	4.600	900
CGSs	Rds	26-29	5.000	1.000
C6	Rds	26-30	7.600	1.400
C8/C8S	Cab	29-33	3.400	700
N7 PTgase	Rds	35-37	3.500	700
N7 PTgase	Sed	35-37	2.600	500

ASA (I)

1000 GT	Cpe	62-68	3.800	800
1000 GT	Cab	63-66	4.200	800
411	Cpe	65-68	2.700	600

ASTON MARTIN (GB)

1,5 Litre SV	Rds	21-25	10.100	2.200
1,5 Litre OHC	Rds	27-32	13.300	2.800
International	Rds	27-32	17.200	4.000
Le Mans	Rds	32-33	19.300	4.500
Ulster	Rds	34-36	22.500	5.400
MK II	Tou	34-36	10.700	2.300
MK II	2dS	34-36	8.400	1.800
MK II	Rds	34-36	13.200	2.800
MK II	Cab	34-36	9.900	2.100
2 Litre	Tou	36-39	7.900	1.700
2 Litre	Cab	36-40	7.900	1.700
2 Litre	Rds	36-40	11.000	2.400
2 Litre	2dS	36-40	5.600	1.100
2 Litre (DB 1)	Rds	48-50	9.800	2.100
DB 2	Cpe	49-53	8.000	2.300
DB 2	Cab	49-53	12.000	2.800
DB 2/4	Cpe	53-55	7.200	1.500
DB 2/4	Cab	53-55	11.100	2.600
DB 2/4 Mk II	Cab	55-57	11.100	2.600
DB 2/4 Mk II	Cpe	55-57	7.200	1.500
DB 2/4 Mk III	Cab	57-59	13.200	3.100
DB 2/4 Mk III	Cpe	57-59	7.000	1.700
DB 4	2dS	58-63	9.500	2.000
DB 4 GT	Cpe	59-63	25.600	6.600
DB 4 Convertible	Cab	61-63	17.700	4.100
DB 5	Cpe	63-65	11.200	2.300
DB 5 Vantage	Cpe	63-65	11.700	2.400
DB 5 Volante	Cab	63-66	16.000	3.700
DB 6	Cpe	65-70	8.100	1.700
DB 6 Vantage	Cpe	65-70	9.300	2.000
DB 6 Volante	Cab	66-70	14.600	3.300
DBS	Cpe	66-73	4.600	1.000
DBS Vantage	Cpe	66-73	6.200	1.300
DBS V8	Cpe	69-72	5.100	1.100
V8	Cpe	73-78	6.300	1.400
V8	Cpe	78-86	7.300	1.500
V8 Vantage	Cpe	77-86	7.800	1.600
V8 Volante	Cab	78-86	11.000	2.500
Lagonda	4dS	76-86	4.600	1.000

AUDI (D)

Front UW 225	4dS	35-38	4.300	1.000
Front UW 225	Cab	35-38	5.600	1.200
Typ 920	Cab	38-40	5.900	1.300
72	2dS	65-68	500	100
80	2dS	66-68	500	100
Super 90	2dS	66-70	600	100
60	Sed	68-72	400	100
60 Variant	Sta	68-72	500	100
75	Sed	68-72	500	100
75 Variant	Sta	68-72	500	100
100	4dS	68-76	500	100
100 S/LS	4dS	68-76	400	100
100 S Coupe	Cpe	70-76	1.000	200
80	Sed	72-78	300	100
80 GT / GTE	Sed	72-78	400	100
50	2dS	75-78	200	100
Quattro Turbo	Cpe	80-89	1.300	200
Quattro Turbo Sport	Cpe	83-86	7.900	1.700
Quattro Turbo 20V	Cpe	89-91	1.600	200

AUSTIN (GB)

A 30	Sed	51-56	600	100
A 30 Countryman	Sta	54-56	700	200
A 35	Sed	56-59	700	100
A 35 Countryman	Sta	56-62	700	200
A 40 Dorset/Devon	Sed	47-52	800	200
A 40 Sports	Cab	50-53	1.400	300
A 40 Somerset	Sed	52-54	700	200
A 40 Somerset	Cab	52-54	1.400	300
A 40 Farina	2dS	58-68	600	100
A 40 Farina Countryman	Sta	58-68	700	100
A 40/A 50 Cambridge	4dS	54-57	800	200
A 55 Cambridge	4dS	57-61	700	200
A 60 Cambridge	4dS	61-69	800	200
A 70 Hampshire	4dS	48-50	900	200
A 70 Hereford	Cab	50-52	1.300	200
A 70 Hereford	4dS	50-54	800	200
A 90 Atlantic	Cab	48-50	3.500	600
A 90 Atlantic	Cpe	49-52	2.800	500
A 90 Westminster	4dS	54-56	800	200
A 95/A 105 Westminster	4dS	56-59	900	200
A 99 Westminster	4dS	59-61	900	200
A 110 Westminster	4dS	61-68	900	200
A 125 Sheerline	4dS	47-53	1.700	300
A 125 Sheerline	Plm	47-53	1.900	300
A 135 Princess	Plm	47-59	2.000	300
A 135 Princess	4dS	47-59	1.900	300
FX 3 Taxi	Plm	48-58	1.000	200
FX 4 Taxi	Plm	58-72	800	200
FX 4 Taxi	Plm	72-84	900	200
Champ	Off	54-56	1.600	300
Mini 850 Mk I	2dS	59-67	900	200
Mini 850 Countryman	Sta	60-67	1.000	200
Mini Cooper 997	2dS	61-64	1.600	300
Mini Cooper S 1071	2dS	63-64	2.000	400
Mini Cooper S 970	2dS	64	2.200	400
Mini Cooper 998 Mk I	2dS	64-67	1.400	200
Mini Cooper S 1275 Mk I	2dS	64-67	2.000	400
Mini 850 / 1000 Mk II	2dS	67-69	700	200
Mini 1000 Countryman	Sta	67-69	900	200
Mini Cooper 998 Mk II	2dS	67-69	1.300	200
Mini Cooper S 1275 Mk II	2dS	67-69	1.800	300
Mini Moke	Cab	64-68	1.300	200
1100/1300	Sed	63-74	400	100
1100/1300	Sta	66-74	400	100
1300 GT	Sed	69-74	400	100
3 Litre	Sed	68-71	500	100
1800/2200	Sed	68-75	300	100
Maxi	Sed	69-81	300	100
Allegro	Sed	73-79	200	100
Allegro	Sta	75-79	200	100
Princess	Sed	75-82	300	100

AUSTIN-HEALEY (GB)

100-4 BN 1	Rds	52-55	4.600	900
100-4 BN 2	Rds	55-56	5.000	1.000
100 S	Rds	54-55	15.400	3.500
100 M	Rds	55-56	6.000	1.200
100-6 BN 4	Rds	56-57	4.200	800
100-6 BN 6	Rds	57-59	4.600	900
3000 BN 7 Mk I	Rds	59-61	6.100	1.200
3000 BT 7 Mk I 2+2	Rds	59-61	5.000	1.000
3000 BN 7 Mk II	Rds	61-62	6.500	1.200
3000 BT 7 Mk II 2+2	Rds	61-62	5.300	1.000
3000 BJ 7 Mk IIa	Cab	62-64	5.700	1.100
3000 BJ 8 Mk III Ph. I	Cab	64-65	6.200	1.200
3000 BJ 8 Mk III Ph. II	Cab	65-68	6.500	1.200
Sprite Mk I	Rds	58-61	2.000	400
Sprite Mk II	Rds	61-62	1.500	300
Sprite Mk II 1100	Rds	62-64	1.400	300
Sprite Mk III	Cab	64-66	1.500	300
Sprite Mk IV / Mk V	Cab	66-71	1.600	300

AUTHI (E)

Morris 1100/1300	Sed	67-72	400	100
Mini 850	2dS	68-70	450	100
Mini 1000 E	2dS	68-70	700	150
Mini 1275 C	2dS	68-70	950	150
Mini Van	Sta	68-70	500	150
Mini 850	2dS	71-75	300	80
Mini 1000	2dS	71-75	350	100
Mini 1275 GT	2dS	71-75	650	150
Mini Cooper 1300	2dS	71-75	875	200
MG 1300 S	Sed	71-72	550	100
Austin Victoria de Luxe	Sed	72-75	400	100

AUTOBIANCHI (I)

Bianchina 500 DB	Cpe	57-63	700	200
Bianchina 500 Convertibile	Cab	60-69	1.000	200
Bianchina 500 DBA	2dS	62-69	500	100
Bianchina 500 Panoramica	Sta	60-70	400	100
Bianchina 500 Giardiniera	Sta	70-77	400	100
Stellina	Cab	64-65	900	200
Primula	Sed	64-70	400	100
Primula Coupe	Cpe	65-68	400	100
Primula Coupe S	Cpe	68-70	500	100
A 111	2dS	69-72	300	100
A 112-900	2dS	69-85	300	100
A 112-1000	2dS	73-85	300	100
A 112 Abarth	2dS	71-77	400	100
A 112 Abarth 70HP	2dS	74-85	500	100

BENTLEY (GB)

3 Litre	Tou	21-27	19.300	4.400
3 Litre	Rds	21-27	20.300	4.600
3 Litre	4dS	21-27	14.900	3.400
6,5 Litre	Rds	26-31	55.700	12.700
6,5 Litre	Plm	26-31	33.800	7.700
6,5 Litre	Tou	26-31	50.900	11.600
4,5 Litre	Cab	27-31	24.600	5.600
4,5 Litre	Tou	27-31	27.200	6.200
4,5 Litre	4dS	27-31	16.400	3.800
4,5 Litre	Rds	27-31	28.900	6.600
4,5 Litre	Cpe	27-31	18.200	4.200
4,5 litre Supercharged	Rds	29-32	85.000	19.400
4,5 litre Supercharged	Tou	29-32	77.700	17.700
8 Litre	Plm	30-31	59.700	13.300
8 Litre	Tou	30-31	85.000	19.200
8 Litre	Cab	30-31	77.000	17.300
3,5 Litre	Sed	33-36	8.000	1.900
3,5 Litre	Sdc	33-36	8.600	2.100
3,5 Litre	Cab	33-36	11.800	2.800
3,5 Litre	Tou	33-36	12.800	3.000
4,25 Litre	Cab	36-39	14.200	3.300
4,25 Litre	Sdc	36-39	9.500	2.300
4,25 Litre	Tou	36-39	14.800	3.400
4,25 Litre	Sed	36-39	8.700	2.100
Mark VI	Cab	46-52	10.000	2.000
Mark VI	4dS	46-52	4.500	900
R-Type	4dS	52-55	5.000	1.000
R-Type	Cab	52-55	11.300	2.600
R-Type Continental	Cpe	52-55	19.900	4.600
S 1	4dS	55-59	5.400	1.000
S 1	Cab	55-59	12.100	2.400
S 1 Continental	Cpe	55-59	12.200	2.800
S 1 Continental	Cab	55-59	20.900	4.800
S 1 Cont. Flying Spur	4dS	58-59	11.300	2.600
S 2	4dS	59-62	5.100	1.000
S 2	Cab	59-62	10.800	2.500
S 2 Continental	Cab	59-62	15.200	3.500
S 2 Continental	Cpe	59-62	11.300	2.600
S 2 Cont. Flying Spur	4dS	59-62	10.600	2.500
S 3	4dS	62-66	5.800	1.100
S 3	Cab	62-66	9.000	2.100
S 3 Continental	Cab	62-66	15.200	3.500
S 3 Continental	Cpe	62-66	12.300	2.800
S 3 Cont. Flying Spur	4dS	62-66	13.500	3.100
T 1	Sed	65-70	4.200	800
T 1	Sed	70-77	3.800	800
T 1 Mulliner/Park Ward	Cpe	66-70	5.800	1.100
T 1 Mulliner/Park Ward	Cab	67-70	7.800	1.600
Corniche	Cab	71-84	7.800	1.800
Corniche	Cpe	72-84	5.800	1.100
T 2	Sed	77-80	4.600	900
Mulsanne / Mulsanne S	4dS	80-92	6.300	1.200
Mulsanne Turbo / Turbo R	4dS	82-92	7.200	1.400
Eight	4dS	84-92	5.600	1.100
Continental	Cab	84-92	12.100	2.800

BMW (D)

3/15 PS	2dS	28-32	1.700	400
3/15 PS	Cab	28-32	2.100	400
3/15 PS	Tou	28-32	2.200	500
3/15 PS	Rds	28-32	2.300	500
3/20 PS	Rds	32-34	2.500	500
3/20 PS	2dS	32-34	1.800	400
3/20 PS	Tou	32-34	2.300	500
3/20 PS	Cab	32-34	2.200	500
303	2dS	33-34	2.200	500
303	Cab	33-34	2.900	600
309	2dS	34-36	1.900	400
309	Cab	34-36	2.400	500
315/1 Sport	Rds	34-36	8.700	2.100
315	Cab	34-36	4.300	1.000
315	2dS	34-37	2.200	500
319/1 Sport	Rds	34-36	9.500	2.300
319	Cab	35-37	4.700	1.000
319	2dS	35-37	2.700	600
320 / 321	2dS	37-41	3.000	600
320 / 321	Cab	37-41	4.700	1.000
326	Cab	36-41	8.600	2.100
326	4dS	36-41	3.600	700
327	Cab	37-41	11.000	2.600
327	Cpe	38-41	8.000	1.900
327/28	Cpe	38-41	9.900	2.300
327/28	Cab	38-41	11.700	2.800
328	Rds	37-39	19.400	4.500
335	Sed	39-41	5.900	1.300
501	4dS	52-55	2.300	400
501	4dS	55-58	2.100	400
501 V8	4dS	55-58	2.300	400
502 2,6 Liter	4dS	54-61	2.300	400
502 3,2 Liter	4dS	55-61	3.000	500
502 3,2 Liter Super	4dS	57-61	3.300	600
503	Cab	56-59	12.000	2.800
503	Cpe	56-59	7.900	1.700
507	Cab	56-59	27.000	6.200
2600	4dS	61-63	2.300	400
3200 L	4dS	61-63	3.000	500
3200 S	4dS	61-63	3.300	600
3200 CS	Cpe	62-65	4.500	900

Escaneado con CamScanner

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	Plus x 1.000	
			-	+
Isetta 250	Cpe	55-62	1.100	200
Isetta 300	Cpe	55-62	1.200	200
600	2dS	57-59	1.200	200
700	2dS	59-62	700	100
700 Coupe	Cpe	59-64	800	200
700 Sport	2dS	60-64	800	200
700 Sport Coupe	Cpe	60-63	1.000	200
700 Cabriolet	Cab	61-64	1.400	200
700 LS	2dS	62-65	700	100
700 LS Coupe	Cpe	64-65	900	200
1500	4dS	62-64	800	200
1600	4dS	64-66	900	200
1800	4dS	63-72	900	200
1800 Ti	4dS	64-66	1.500	300
1800 Tisa	4dS	64-65	3.100	500
2000	4dS	66-72	900	200
2000 Ti/ti/tilux	4dS	66-72	1.600	300
2000 C/CS	Cpe	65-69	1.800	300
1600-2	2dS	66-71	600	100
1600-2 Cabrio	Cab	67-71	1.800	300
1600 ti	2dS	67-68	900	200
1502	2dS	75-77	500	100
1602	2dS	71-75	700	100
1600 Touring	3dS	71-73	800	200
1802	2dS	71-75	700	200
1800/1802 Touring	3dS	71-74	900	200
2002	2dS	68-75	800	200
2000/2002 Touring	3dS	71-74	1.000	200
2002 Targa	2dS	71-75	1.600	300
2002 Cabrio	Cab	71-75	2.200	400
2002 ti/ti	2dS	68-75	1.300	200
2002 ti/ti Touring	3dS	71-74	1.400	200
2002 Turbo	2dS	73-75	2.200	400
2500	4dS	68-77	900	200
2800	4dS	68-74	1.000	200
2.8 L	4dS	75-77	900	200
3.0 S/Si	4dS	71-77	1.500	300
3.3 L/Li	4dS	74-77	1.600	300
2800 CS	Cpe	68-71	1.800	300
3.0 CS/CSi	Cpe	71-75	2.100	400
3.0 CSL	Cpe	71-75	3.400	600
2.5 CS	Cpe	74-75	1.500	300
316 / 318	2dS	75-80	300	100
320 / 320i	2dS	75-77	400	100
320/6	2dS	77-82	400	100
323i	2dS	78-82	500	100
323i Baur	Cab	78-82	900	200
518	4dS	74-81	400	100
520 / 520i	4dS	74-77	400	100
520/6	4dS	77-81	500	100
525	4dS	73-81	500	100
528 / 528i	4dS	75-81	600	100
M 535i	4dS	80-81	700	200
628 CSi/633 CSi	Cpe	76-88	1.300	200
635 CSi	Cpe	78-89	1.500	300
M 635 CSi	Cpe	84-89	1.900	400
728 - 733i	4dS	77-80	600	100
M1	Cpe	78-81	12.100	2.800

BORGWARD (D)

Hansa 1500	Sed	50-51	1.200	200
Hansa 1500	Cab	50-51	1.700	300
Hansa 1800	Sed	52-54	1.200	300
Hansa 2400	4dS	52-55	2.100	400
Hansa 2400	4dS	55-58	2.200	400
Isabella	Cab	54-57	2.700	500
Isabella	2dS	54-61	1.300	200
Isabella	Sta	55-61	1.400	200
Isabella TS	2dS	55-61	1.400	200
Isabella TS	Cab	59-61	3.000	500
Isabella Coupe	Cpe	57-61	2.400	400
P 100	4dS	60-61	2.100	400

BUGATTI (F)

Brescia	Rds	20-26	14.900	3.500
30	Tou	22-26	18.100	4.200
35 / 35 A	Com	24-30	62.700	14.500
35 C compress.	Com	26-30	70.300	16.400
35 T	Com	27-30	66.000	15.300
35 B compress.	Com	27-30	74.400	17.200
37 / 37 A	Rds	26-31	30.600	7.100
40	Rds	26-30	19.900	4.600
40	Tou	26-30	17.600	4.100
40	Cpe	26-30	15.700	3.700
43 / 43 A	Tou	27-31	55.000	12.600
44	Cab	27-30	18.400	4.400
44	Rds	27-30	21.900	5.100
44	Tou	27-30	19.700	4.600
46	2dS	29-36	24.000	5.600
46	Cab	29-36	45.900	10.800
49	Cab	30-34	29.200	6.900
49	2dS	30-34	20.200	4.700
55	Rds	32-35	82.900	19.200
57 Ventoux	2dS	34-39	41.700	9.500
57 Stelvio	Cab	36-39	48.900	30.300
57 Atalante	Cpe	37-39	89.300	20.700
57 Galibier	4dS	37-39	31.000	7.300
57 G Stelvio	Cab	37-39	54.200	12.400
57 C Atalante	Cpe	37-39	96.200	22.200

CADILLAC (US)

61	Sed	46-49	2.700	500
61	Cpe	46-49	3.100	500
62	Sed	46-49	2.700	500
62	Cab	46-49	5.900	1.100
62	Cpe	46-49	3.200	600
62 De Ville	Htp	49	4.200	700
60 Special	Sed	46-49	3.300	600
75 Fleetwood	Sed	46-49	3.400	600
75 Fleetwood	Plm	46-49	4.000	800
61	Sed	50-51	2.400	400
61	Cpe	50-51	2.900	600
62	Cab	50-52	4.800	900
62	Sed	50-52	2.400	400
62	Cpe	50-52	3.300	600
62 De Ville	Htp	50-52	3.100	600
60-S	Sed	50-52	3.200	600
75 Fleetwood	Sed	50-52	3.400	600
75 Fleetwood	Plm	50-52	3.600	700
62	Cpe	53	3.900	700
62	Sed	53	2.800	500
62	Cab	53	5.800	1.100
62 De Ville	Htp	53	4.400	800
60-S	Sed	53	3.900	700
75 Fleetwood	Plm	53	4.700	900
75 Fleetwood	Sed	53	4.300	800
Eldorado	Cab	53	10.400	2.100
62	Sed	54-56	2.300	400
62	Cpe	54-56	3.700	700
62	Cab	54-56	5.500	1.100
62 De Ville	Htp	54-56	3.600	600
60-S	Sed	54-56	3.700	600
75 Fleetwood	Plm	54-56	4.400	900
75 Fleetwood	Sed	54-56	3.700	700
Eldorado	Cab	54	7.800	1.500
Eldorado	Cab	55	5.600	1.100
Eldorado Biarritz	Cab	56	5.200	1.000
Eldorado Seville	Htp	56	4.700	900
62	Cab	57	5.200	1.000
62	Htp	57-58	3.100	500
62	Sed	57-58	2.000	300
62	Cab	58	4.500	900
62 De Ville	Htp	57	3.500	700
62 De Ville	Htp	58	2.900	500
Fleetwood 60 Special	Sed	57-58	2.500	500
75 Fleetwood	Plm	57-58	3.200	600
75 Fleetwood	Sed	57-58	2.800	500
Eldorado Biarritz	Cab	57	5.400	1.000
Eldorado Biarritz	Cab	58	4.800	900
Eldorado Seville	Htp	57	3.700	600
Eldorado Seville	Htp	58	3.400	600
Eldorado Brougham	Sed	57-60	4.100	800
62	Cab	59	6.200	1.200
62	Sed	59-60	2.200	300
62	Htp	59-60	2.800	500
62	Cab	60	5.200	1.000
62 De Ville	Htp	59-60	3.300	600
Fleetwood 60 Special	Sed	59-60	3.100	600
67 Fleetwood 75	Sed	59-60	3.700	600
67 Fleetwood 75	Plm	59-60	3.900	700
Eldorado Seville	Htp	59-60	4.800	900
Eldorado Biarritz	Cab	59	10.600	2.100
Eldorado Biarritz	Cab	60	8.600	1.700
62	Sed	61-62	1.700	300
62	Htp	61-62	2.300	400
62	Cab	61-62	3.700	700
62 De Ville	Htp	61-62	2.500	400
Fleetwood 60 Special	Sed	61-62	2.100	400
67 Fleetwood 75	Sed	61-62	2.400	400
67 Fleetwood 75	Plm	61-62	3.100	500
Eldorado Biarritz	Cab	61-62	4.700	800
62	Sed	63-64	1.400	200
62	Cab	63-64	3.300	600
62	Htp	63-64	1.900	300
62 De Ville	Htp	63-64	2.100	300
Fleetwood 60 Special	Sed	63-65	1.900	300
67 Fleetwood 75	Plm	63-65	2.700	500
67 Fleetwood 75	Sed	63-65	2.200	400
Eldorado Biarritz	Cab	63-64	3.200	600
Calais	Htp	65-68	1.500	200
Calais	Sed	65-68	1.300	200
De Ville	Cab	65-68	2.500	500
De Ville	Htp	65-68	1.600	300
De Ville	Sed	65-68	1.300	200
Sixty Special	Sed	66-68	1.500	300
Seventy Five	Plm	66	2.600	500
Seventy Five	Sed	66	2.100	400
Series 75	Sed	67-68	1.600	300
Series 75	Plm	67-68	1.700	300
Fleetwood Brougham	Sed	66-68	1.400	200
Fleetwood Eldorado	Cab	65-66	2.700	500
Fleetwood Eldorado	Htp	67-68	1.800	300
Calais	Sed	69-70	1.000	200
Calais	Htp	69-70	1.200	200
De Ville	Sed	69-70	1.100	200
De Ville	Htp	69-70	1.200	200
De Ville	Cab	69-70	2.400	400
Sixty	Sed	69-70	1.300	200
Series 75	Sed	69-70	1.200	
Series 75	Plm	69-70	1.300	200
Fleetwood Eldorado	Htp	69-70	1.400	200
Fleetwood Eldorado	Htp	71-75	1.500	200
Fleetwood Eldorado	Cab	71-75	2.400	200
Seville	4dS	76-79	900	400
Seville	4dS	80-85	1.000	200

CISITALIA (I)

202 Berlinetta	Cpe	47-54	12.300	2.800
202	Cab	47-54	9.600	2.200

CITROËN (F)

A	Cpe	19-21	2.600	500
A	Sed	19-21	1.600	300
A	Tou	19-21	2.300	400
B 2	Pic	21-25	1.600	300
B 2	Cpe	21-25	2.000	400
B 2	Sed	21-25	1.700	300
B 2	Tou	21-25	2.200	400
C 3 / 5CV	Rds	22-26	1.500	300
C 3 / 5CV	Cab	22-26	1.700	300
C 3 / 5CV	Tou	22-26	1.900	400
B 10	4dS	24-25	1.200	200
B 10	Tou	24-25	1.800	300
B 12	Cab	25-26	1.900	400
B 12	Sed	25-26	1.400	200
B 12	Tou	25-26	1.800	300
B 14	4dS	26-28	1.500	300
B 14	Cab	26-28	1.900	400
B 14	Cpe	26-28	1.800	400
B 14	Tou	26-28	1.900	400
C 4	Cab	28-32	3.000	600
C 4	4dS	28-32	1.700	300
C 4	Tou	28-32	2.900	600
C 4	Cpe	28-32	2.300	500
C 6	Cab	28-32	5.300	1.000
C 6	Tou	28-32	3.100	600
C 6	4dS	28-32	2.100	400
C 6	Cpe	28-32	2.600	500
Rosalie 8	Sed	32-35	1.400	300
Rosalie 10	4dS	32-35	1.700	300
Rosalie 10	2dS	32-35	1.900	400
Rosalie 10	Cab	32-35	2.300	400
Rosalie 15	Plm	32-34	2.200	400
Rosalie 15	Sed	32-34	2.000	300
TA 7	4dS	34-40	1.900	400
TA 7	Cpe	36-39	2.800	500
TA 7	Cab	36-39	4.600	900
TA 11	Cab	35-39	5.000	1.000
TA 11	4dS	36-40	1.900	300
TA 11 B / BL	4dS	45-52	1.800	300
TA 11 B / BL avec malle	4dS	52-57	1.600	300
TA 11 C Commerciale	Sta	54-57	2.000	400
TA 15 Six	4dS	38-39	3.500	600
TA 15 Six D	4dS	47-52	2.900	500
TA 15 Six D	4dS	52-55	2.700	500
TA 15 Six H	4dS	54-55	3.100	500
2 CV	CbL	48-55	700	200
2 CV	CbL	55-63	500	100
2 CV	CbL	63-70	500	100
2 CV 4x4	4dS	58-67	1.200	200
2 CV 4 / 2 CV 6	CbL	70-74	400	100
2 CV 4 / 2 CV 6	CbL	74-79	400	100
2 CV 6 SpTcial / Club	CbL	79-90	400	100
2 CV 6 Charleston	CbL	80-90	500	100
Dyane	CbL	67-83	400	100
MThari	Tou	68-87	800	200
Ami 6	4dS	61-69	400	100
Ami 8	4dS	69-78	400	100
Ami Super	4dS	73-76	400	100
M 35	Cpe	69	2.100	400
DS 19	4dS	55-65	1.800	300
DS 19	4dS	65-68	1.600	300
DS 19 Cabriolet	Cab	61-65	6.700	1.300
ID 19	4dS	57-64	1.500	300
ID 19	4dS	65-67	1.400	200
ID 19	4dS	67-69	1.300	200
ID 19 Break	Sta	58-69	1.400	200
DS 21	4dS	65-72	1.600	300
DS 21 Cabriolet	Cab	65-71	7.500	1.400
DS 20	4dS	68-75	1.200	200
ID 20	4dS	68-70	1.100	200
ID 20/21 Break	Sta	69-75	1.400	200
D Special/Super	4dS	70-75	1.100	300
DS 23	4dS	72-75	1.800	300
DS 23 Break	Sta	72-75	2.000	400
SM	Cpe	70-75	2.400	

CHEVROLET (US)

Bel Air	Cab	53-54	4.100	800
Bel Air	Sed	53-54	1.700	300
Bel Air	Htp	53-54	2.500	400
Bel Air	Htp	55-57	3.600	600
Bel Air	Cab	55-57	6.600	1.300
Bel Air	Sed	55-57	1.800	300
Bel Air	Sta	55-57	2.000	300
Bel Air	Htp	58	2.000	300
Bel Air	Sed	58	1.600	300
Bel Air Impala	Cpe	58	4.100	1.100
Bel Air Impala	Cab	58	5.600	

Escaneado con CamScanner

Station Wagon	Sta	58	1.500	300
Nomad	Sta	58	1.800	300
Biscayne	Sed	59-60	1.400	300
Chevy II / Nova	Sed	62-64	1.000	200
Chevy II/Nova	Htp	62-64	1.400	200
Nova SS	Htp	63-64	2.000	300
Biscayne	Sta	61-64	1.200	200
Biscayne	Sed	61-64	1.100	200
Bel	Sed	61-64	1.200	200
Bel Air	Htp	61-62	2.400	400
Bel Air	Sta	62-64	1.500	300
Impala	Cab	61-64	2.700	500
Impala	Sed	61-64	1.100	200
Impala	Htp	61-64	2.200	400
Impala	Sta	62-64	1.600	200
Corvair	Sed	60-64	1.400	200
Corvair	Cpe	60-64	1.500	300
Corvair	Sed	65-69	1.200	200
Corvair	Htp	65-69	1.400	200
Corvair	Sed	61-64	1.400	200
Corvair	Cpe	60-64	1.600	300
Corvair Monza	Cab	62-64	2.400	400
Corvair Monza	Sed	65-67	1.400	200
Corvair Monza	Cab	65-69	1.900	300
Corvair Monza	Htp	65-69	1.600	300
Corvair Monza Spyder	Cpe	62-64	1.700	300
Corvair Monza Spyder	Cab	62-64	1.900	300
Corvair Corsa	Cab	65-66	2.200	400
Corvair Corsa	Cpe	65-66	1.700	300
Corvair Greenbrier	Sta	61-65	1.500	300
Camaro	Cpe	67-69	2.000	400
Camaro	Cab	67-69	2.500	400
Camaro	Cpe	70-73	1.500	300
Camaro SS 350	Cpe	67-69	2.200	400
Camaro SS 350	Cab	67-69	2.700	500
Camaro SS 350	Cpe	70-73	1.800	300
Camaro SS 396	Cab	67-69	3.200	600
Camaro SS 396	Cpe	67-69	2.700	500
Camaro SS 396	Cpe	70-73	2.000	400
Camaro Z 28	Cpe	67	5.000	1.000
Camaro Z 28	Cpe	68-69	2.600	500
Camaro Z 28	Cpe	70-73	1.800	300
Corvette	Cab	53	11.100	2.100
Corvette	Cab	54	7.000	1.300
Corvette	Cab	55	7.700	1.500
Corvette	Cab	55	8.400	1.600
Corvette	Cab	56-57	7.700	1.500
Corvette	Cab	58-62	6.200	1.200
Corvette	Cpe	63	5.800	1.300
Corvette	Cab	63	5.400	1.000
Corvette Sting Ray	Cab	64-67	5.400	1.000
Corvette Stingray	Cpe	64-67	4.600	900
Corvette Stingray	Cpe	68-69	3.400	600
Corvette Stingray	Cab	68-69	4.200	800
Corvette	Cab	70-72	3.800	800
Corvette	Cpe	70-72	2.700	500
Corvette	Cab	73-75	3.200	600
Corvette	Cpe	73-75	2.700	500

DAIMLER (GB)

30 HP	Tou	20-25	6.600	1.300
16 HP	4dS	24-29	3.900	700
15 HP	Cab	33-36	5.600	1.100
15 HP	4dS	33-36	3.500	600
15 HP	Cab	37-40	5.200	1.000
15 HP	4dS	37-40	3.200	600
Light 20	4dS	36-40	3.500	600
20 HP	4dS	36-40	3.500	600
20 HP	Tou	36-40	5.200	1.000
20 HP	Plm	36-40	3.900	700
20 HP	Cab	36-40	6.400	1.200
25 HP	4dS	35	4.100	700
Light Straight 8	4dS	36-38	4.300	700
Straight 8	Cab	36-40	6.600	1.300
Straight 8	4dS	36-40	4.800	1.000
4 Litre	Plm	38-40	4.600	900
4 Litre	4dS	38-40	4.200	800
DB 18	Cab	39-50	3.200	600
DB 18	4dS	39-50	2.200	400
DB 18 Consort	4dS	49-53	2.000	400
DB 18 Special Sports	Cab	48-53	5.000	1.000
DE 27	Plm	46-51	3.000	500
DE 27	4dS	46-51	2.600	500
DE 36	Plm	46-53	3.900	700
DE 36	4dS	46-53	3.300	600
Regency	Cab	51-52	4.800	1.000
Regency	4dS	51-56	1.500	300
Regency Sportsman	4dS	54-55	2.700	500
Conquest	Cab	53-58	3.500	700
Conquest	4dS	53-58	1.300	200
Conquest Roadster	Rds	53-58	4.700	900
Conquest-Century	4dS	54-58	1.600	300
Regina	Plm	54-56	2.300	400
One-O-Four	4dS	55-59	1.700	300
DK 400	Plm	56-60	2.200	400
Majestic	4dS	58-62	2.000	400
Majestic Major	4dS	59-67	2.300	400
SP 250 Dart	Cab	59-64	4.500	900
2,5 Litre Saloon	4dS	62-67	3.300	600
V8 250	4dS	67-69	2.900	500
Majestic Limousine	Plm	61-68	2.400	400

DS 420	Plm	68-84	3.100	600
Sovereign 420	4dS	66-69	2.000	400
Sovereign 2.8	4dS	69-73	1.300	300
Sovereign 4.2	4dS	69-73	1.500	300
Sovereign Series II	4dS	73-79	1.500	300
Sovereign Coupe	2dS	73-77	2.400	400
Sovereign Series III	4dS	79-86	1.700	300
Double-Six	4dS	72-79	1.800	300
Double-Six Coupe	2dS	73-77	2.600	500
Double-Six Series III	4dS	79-90	2.000	400

DATSUN (J)

Fairlady Sport 1200/1500	Cab	59-65	1.200	300
Fairlady Sport 1600	Cab	66-70	1.100	300
Sports 2000	Cab	67-70	1.500	300
240 Z	Cpe	69-74	1.300	300
260 Z	Cpe	74-79	1.300	200
280 ZX	Cpe	79-83	1.200	200

DE TOMASO (I)

Vallelunga	Cpe	66-67	4.000	800
Mangusta	Cpe	66-72	6.000	1.200
Pantera L	Cpe	70-77	4.600	900
Pantera L	Cpe	78-83	5.400	1.000
Pantera GT/GTS	Cpe	72-80	5.800	1.100
Pantera GTS	Cpe	81-90	6.200	1.200
Deauville	4dS	70-85	2.600	500
Longchamp	2dS	72-85	3.200	600

DELAGE (F)

DE	4dS	21-23	4.300	1.000
DE	Tou	21-23	7.500	1.800
DI / DIS	4dS	23-28	5.100	1.100
DI / DIS	Tou	23-28	8.800	2.100
D6 / DS	Plm	30-33	5.400	1.200
D6 / DS	Cab	30-33	9.800	2.300
D6 / DS	4dS	30-33	5.000	1.100
D8 / D8S	4dS	29-33	8.200	2.000
D8 / D8S	Tou	29-33	17.700	4.100
D8 / D8S	2dS	29-33	11.900	2.800
D8-15	4dS	32-34	5.400	1.200
D8-15	2dS	32-34	5.800	1.300
D4	4dS	33-35	1.900	400
D4	Cpe	33-35	2.300	500
D6-60 / 65	Cab	34-37	15.800	3.700
D6-60 / 65	4dS	34-37	4.300	900
D8-85 / 105	Cab	34-35	21.800	5.100
D8-85 / 105	2dS	34-35	13.800	3.200
D8-85 / 105	4dS	34-35	5.800	1.300
DI 12	Sed	36-38	2.300	500
D6-70 / 75 / 80	2dS	37-39	9.800	2.300
D6-70 / 75 / 80	4dS	37-39	4.300	900
D6-70 / 75 / 80	Cab	37-39	16.700	3.900
D8-100 / 120	Cab	36-39	35.500	8.300
D8-100 / 120	2dS	36-39	21.800	5.100
D8-100 / 120	4dS	36-39	6.800	1.400
DI 50	Sed	38-40	1.700	400
D6 3 litres	Cab	46-54	12.900	3.100
D6 3 litres	4dS	46-54	2.600	500
D6 3 litres	2dS	46-54	6.400	1.400

DELAHAYE (F)

84 / 92	Sed	19-28	3.800	800
84 / 92	Tou	19-28	5.400	1.200
102	2dS	28-30	2.100	400
102	4dS	28-30	1.600	400
112	Tou	28-31	4.300	900
112	4dS	28-33	2.100	400
108	Cab	29-32	8.800	2.100
108	2dS	29-32	3.400	700
108	4dS	29-32	2.500	500
120 / 143	4dS	32-34	2.100	400
126	4dS	32-34	3.400	700
126	2dS	32-34	4.300	900
130 / 154	Cab	34-38	6.400	1.400
130 / 154	2dS	34-38	2.600	500
130 / 154	4dS	34-38	2.100	400
138	4dS	34-36	3.400	700
138	2dS	34-36	4.300	900
138	Cab	34-36	8.800	2.100
135 Normale	Cab	35-39	14.600	3.400
135 Normale	Sed	35-48	7.000	1.500
134 G	4dS	38-40	1.700	400
134 G	Cab	38-40	6.400	1.400
135 MS	2dS	38-48	12.600	2.800
135 MS	Cpe	38-48	20.500	4.700
135 MS	Cab	38-48	23.600	5.400
148	4dS	38-39	6.200	1.300
135 M	Cpe	49-52	14.100	3.200
135 M	Cab	49-52	17.200	4.000
135 MS	Cpe	49-52	18.500	4.200
135 MS	Cab	49-52	21.800	4.900
135 MS	2dS	49-52	12.100	2.700
148 L	4dS	47-52	5.700	1.100
175/178	2dS	47-51	14.200	3.300
175/178	Cab	47-51	21.800	5.100
180	Plm	47-51	5.400	1.200
235	Cab	51-54	14.200	3.300
235	Cpe	51-54	10.900	2.600
235	2dS	51-54	8.800	2.100

DKW (D)

F5	Cbl.	35-36	1.300	300
F5	Cab	35-36	1.800	400
F7	2dS	37-38	1.100	200
F7	Cab	37-38	1.700	400
F7	Cbl.	37-38	1.200	300
F8	Cbl.	39-42	1.200	300
F8	2dS	39-42	1.100	200
F8	Cab	39-42	1.500	400
F89 Meisterklasse	Cab	50-54	1.100	300
F89 Meisterklasse	2dS	50-54	800	200
F89 Universal	Sta	51-54	900	200
F91 Sonderklasse	2dS	53-55	800	200
F91 Sonderklasse	Cab	53-55	1.300	300
F91 Universal	Sta	53-57	1.000	200
F93 3=6	Sed	55-57	900	200
F93 3=6	Cab	55-57	1.500	400
F94 3=6	Sed	57-59	900	200
F94 3=6 Universal	Sta	57-59	1.000	200
3=6 Monza	Cpe	56-58	2.200	400
Munga	Off	54-57	1.000	200
Munga	Off	58-68	900	200
AU 1000	Sed	59-63	900	200
AU 1000 Coupe	Cpe	58-60	1.100	200
AU 1000 Universal	Sta	59-62	1.000	200
AU 1000 S	4dS	59-63	1.000	200
AU 1000 S Coupe	Cpe	59-63	1.300	300
AU 1000 SP	Cpe	58-65	1.300	300
AU 1000 SP	Cab	61-65	1.700	400
Junior/De Luxe	2dS	59-63	500	100
F 11	2dS	63-65	500	100
F 12	2dS	63-65	600	200
F 12 Roadster	Cab	64-65	1.400	400
F 102	2dS	64-66	500	100

DODGE BARREIROS (E)

Dart 270	Sed	65	1.200	150
Dart Standard	Sed	66-68	600	60
Dart GL	Sed	66-71	750	75
Dart GLE	Sed	66-71	850	75
Dart GT	Sed	69-71	1.000	125
Dart Station Wagon	Sta	66-71	1.000	125
Dart Diesel	Sed	69-71	600	50
3700 GT	Sed	71-74	700	80
3700 GT	Sed	74-78	600	80

FACEL VEGA (F)

FV	Cab	55-58	11.600	2.500
FV	2dS	55-58	6.200	1.200
HK 500	2dS	57-61	6.900	1.300
Excellence	4dS	58-64	6.100	1.200
Facellia FA	Cab	59-61	3.000	500
Facellia F2	Cab	61-63	4.100	800
Facellia F2	2dS	61-63	2.900	500
Facel II	Cab	61-64	15.400	3.500
Facel II	2dS	61-64	9.300	2.000
Facel III	Cab	63-64	3.800	700
Facel III	2dS	63-64	2.700	500
Facel 6	Cab	64	5.600	1.100
Facel 6	2dS	64	3.100	600

FERRARI (I)

250 Europa GT	Cpe	53-55	28.700	6.500
250 GT Boano/Ellena	Cpe	55-58	19.500	4.400
250 GT Cabriolet Serie I	Cab	55-59	48.500	11.000
250 GT Tour de France	Cpe	56-59	99.100	22.300
250 GT Spyder Californ. LWB	Cab	57-59	89.800	20.600
250 GT Coupe Pininfarina	Cpe	58-60	17.200	4.000
250 GT Berlinetta SWB	Cpe	59-62	96.600	22.200
250 GT Cabriolet Serie II	Cab	59-62	22.800	5.200
250 GT Spyder Californ. SWB	Cab	60-62	98.700	22.200
250 GTE 2+2	Cpe	60-63	10.400	2.200
250 GT Lusso	Cpe	62-64	22.400	5.200
410 Superamerica	Cpe	56-59	34.600	8.000
400 Superamerica	Cpe	59-64	32.700	7.600
275 GTB Short Nose	Cpe	64-66	24.700	5.800
275 GTB Long Nose	Cpe	66-67	27.100	6.300
275 GTS	Cab	64-66	24.700	4.600
275 GTB/4	Cpe	66-68	40.300	9.500
330 GT 2+2	Cpe	64-67	6.500	1.300
330 GTC	Cpe	66-68	11.900	2.500
330 GTS	Cab	66-68	17.400	4.100
500 Superfast	Cpe	64-66	28.600	6.600
365 GT 2+2	Cpe	67-71	7.200	1.400
365 GTC	Cpe	67-70	13.500	2.900
365 GTS	Cab	69-70	20.300	4.700
365 GTB/4 Daytona	Cpe	68-73	20.400	4.700
365 GTC/4	Cpe	71-72	11.300	2.400
365 GTS/4 Daytona	Cab	72-73	54.900	12.400
365 GT4 2+2	2dS	72-76	6.200	1.200
365 GT4 BB	Cpe	73-76	11.100	2.400
400 / 400 GT	2dS	76-79	4.100	800
400 i	2dS	79-85	4.600	900

Escaneado con CamScanner

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	Ptas x 1.000	
			+	-
512 BB	Cpe	76-81	11.100	2.400
512 BBi	Cpe	81-84	10.300	2.200
308 GTB Vetroresina	Cpe	75-77	5.600	1.100
308 GTB / GTS	Cpe	77-81	5.100	1.000
308 GTBi / GTSi	Cpe	81-82	4.900	1.000
308 GTB / GTS QV	Cpe	82-85	5.200	1.000
208 GTB / GTS	Cpe	80-82	3.900	800
208 GTB / GTS Turbo	Cpe	82-86	4.500	900
Mondial 8	Cpe	80-82	4.000	800
Mondial 3.0 QV	Cpe	82-85	4.300	900
Mondial 3.0 QV	Cab	84-85	5.300	1.000
288 GTO	Cpe	84-85	32.500	7.500
FIAT (I)				
501	Sed	19-26	2.000	400
501	Tou	19-26	2.600	500
509	Tou	25-29	2.600	500
509	Sed	25-29	1.800	300
503	Tou	26-27	2.400	400
503	Sed	26-27	2.100	400
521 / 521 C	Sed	28-31	3.000	500
522 C	Sed	31-33	2.700	500
514	Sed	29-32	2.200	400
514	Tou	29-32	2.800	500
518 C / 518 L Ardita	4dS	33-38	2.500	500
527 / 527 S Ardita	4dS	34-37	3.000	500
508 Balilla	Tou	32-37	2.500	500
508 Balilla	2dS	32-37	1.800	300
508 Balilla	Rds	32-37	2.900	500
508 C Balilla 1100	CbL	37-39	1.100	200
508 C Balilla 1100	Sed	37-39	1.000	200
1500	4dS	35-48	1.700	300
1500	Cab	35-48	2.100	400
500 A Topolino	CbL	36-48	1.600	300
500 A Furgonico	Sta	37-48	1.800	300
500 A Spider Sport	Rds	39-41	2.000	400
500 B Topolino	CbL	48-49	1.500	300
500 B Giardiniera	Sta	48-49	1.700	300
500 C Topolino	CbL	49-55	1.300	300
500 C Giardiniera	Sta	49-52	1.600	300
500 C Belvedere	Sta	51-55	1.300	300
1100 / 1100 L	Sed	39-48	1.100	200
1100 Trasformabile	CbL	39-48	1.300	200
1100 B / 1100 BL	Sed	48-49	900	200
1100 B Trasformabile	CbL	48-49	1.100	200
1100 E	Sed	49-53	800	200
1100 E Trasformabile	CbL	49-53	900	200
1500 D / 1500 E	Sed	48-50	800	200
1400	Sed	50-54	1.100	200
1400 A	Sed	54-56	900	200
1400 B	Sed	56-58	900	200
8 V	Cpe	52-54	18.600	4.200
1900	4dS	52-54	1.200	200
1900 Granluce	Htp	52-54	1.600	300
1900 A	4dS	54-56	1.100	200
1900 A Granluce	Htp	54-56	1.500	300
1900 B	4dS	56-58	1.100	200
1900 B Granluce	Htp	56-58	1.500	300
1100/103	Sta	53-57	700	100
1100/103	4dS	53-57	600	100
1100/103 D	Sta	57-60	400	100
1100/103 D	4dS	57-60	600	100
1100/103 H	Sta	59-62	400	100
1100/103 H	4dS	59-62	400	100
1100/103 TV	4dS	53-57	1.000	200
1100/103 TV Trasformabile	Cab	53-57	2.000	300
1200 Granluce	4dS	57-60	600	100
1200 Granluce Convertibile	Cab	57-60	1.500	300
1100 D	4dS	62-66	500	100
1100 R	4dS	66-69	500	100
600	2dS	55-60	600	100
600 Multipla	Sta	56-60	1.000	200
600 D	2dS	60-69	600	100
600 D Multipla	Sta	60-69	900	200
Nuova 500	2dS	57-60	800	200
Nuova 500 Sport	2dS	58-60	1.000	200
500 D	2dS	60-65	700	200
500 F	2dS	65-72	600	100
500 Lusso	2dS	68-72	600	100
500 R	2dS	72-75	500	100
500 Giardiniera	Sta	60-65	700	100
500 Giardiniera	Sta	65-75	600	100
1200 Spider	Cab	59-63	1.600	300
1500 Spider Dohc	Cab	59-62	2.300	400
1500 Spider Ohv	Cab	62-66	1.500	300
1600 S Spider	Cab	62-66	2.400	400
1600 S Coupe	Cpe	64-66	2.100	400
1800 / 2100	4dS	59-61	900	200
1800 / 2100	Sta	59-61	1.000	200
1800 B	4dS	61-68	900	200
1800 B	Sta	61-68	1.000	200
2300	Sta	61-68	1.200	200
2300	4dS	61-68	1.000	200
2300 Coupe	Cpe	61-68	2.000	400
1300 / 1500	4dS	61-68	400	100
850 / 850 Super	2dS	64-71	400	100
850 Sport Spider	Cab	65-71	1.000	200
850 Sport Coupe	Cpe	65-73	700	200
850 Speciale	2dS	68-71	500	100
Dino Spider 2000	Cab	66-69	3.900	800
Dino Spider 2400	Cab	69-72	4.100	800
Dino Coupe 2000	Cpe	67-69	2.400	400
Dino Coupe 2400	Cpe	69-72	2.700	500
124 / 124 Speciale	Sed	66-74	300	100
124 Spider 1400	Cab	66-69	1.500	300
124 Spider 1600 / 1800	Cab	69-76	1.400	200
124 Spider 1800 US	Cab	76-78	1.300	200
124 Spider 2000 US	Cab	78-83	1.400	200
124 Europa Spider	Cab	82-85	1.500	300
124 Abarth Rally	Cab	73-75	2.400	400
124 Sport Coupe 1400	Cpe	67-72	700	100
124 Sport Coupe 1600 / 1800	Cpe	69-76	700	200
125 / 125 Speciale	Sed	67-72	400	100
130	Sed	69-71	800	200
130 / 3200	Sed	71-76	900	200
130 Coupe	Cpe	71-76	1.600	300
X 1/9	Cpe	73-81	1.000	200
X 1/9 Five Speed	Cpe	78-81	1.100	200
131 Abarth Rally	2dS	76-81	2.000	400
FORD (D)				
Taunus	2dS	39-41	1.400	300
Taunus	2dS	48-51	1.200	300
Taunus 12 M	Cab	52-53	1.500	300
Taunus 12 M	2dS	52-55	1.000	200
Taunus 12 M / 15 M	2dS	55-59	900	200
Taunus 12 M / 15 M	2dS	59-62	800	200
Taunus 17 M P2	Sta	57-60	1.000	200
Taunus 17 M P2	Sed	57-60	800	200
Taunus 17 M P3	Sed	60-64	800	200
Taunus 12 M P4	2dS	62-66	700	200
Taunus 17 M P5	Sed	64-67	800	200
Taunus 20 M P5	Sed	64-67	900	200
12 M / 15 M P6	Sta	66-70	500	100
12 M / 15 M P6	Sed	66-70	400	100
12 M / 15 M P6	Cpe	66-70	600	100
17 M P7	Cpe	67-71	700	100
17 M P7	Sta	67-71	600	100
17 M P7	Sed	67-71	500	100
17 M / 20 M P7	Sta	67-71	700	100
17 M / 20 M P7	Sed	67-71	600	100
17 M / 20 M P7	Cpe	67-71	900	200
20 M TS OSI	Cpe	67-68	1.600	300
26 M P7	Cpe	69-71	1.000	200
26 M P7	Sed	69-71	800	100
Escort I	Sed	68-74	400	100
Escort RS 2000	2dS	73-74	900	200
Capri I	Cpe	69-74	700	100
Capri I	Cpe	69-74	800	200
Capri RS 2600	Cpe	71-74	1.500	300
Capri II	Cpe	74-78	600	100
Capri II	Cpe	74-77	700	100
FORD (F)				
Vedette	4dS	49-52	1.100	200
Vedette	Cab	49-52	2.000	400
Vedette	4dS	52-54	1.000	200
Vedette Abeille	Sta	52-54	700	200
Comète	Cpe	51-54	2.600	500
Comète Monte Carlo	Cpe	54-55	3.100	600
Vendôme	Sed	53-54	1.400	200
FORD (GB)				
Anglia	2dS	46-53	800	200
Prefect	Sed	46-53	800	200
Consul Mk I	Sed	50-56	800	200
Consul Mk I	Cab	52-56	1.600	300
Zephyr Six Mk I	Sed	50-56	1.000	200
Zephyr Six Mk I	Cab	52-56	1.900	400
Zodiac Mk I	Sed	53-56	1.000	200
Anglia 100E	2dS	53-59	700	200
Prefect 100E	Sed	53-61	600	200
Popular 103E	Sed	53-59	700	200
Consul Mk II	Cab	56-62	1.800	300
Consul Mk II	Sed	56-62	900	200
Zephyr 6 / Zodiac Mk II	Sed	56-62	1.200	200
Zephyr 6 / Zodiac Mk II	Cab	56-62	2.100	400
Anglia 105 E	2dS	59-67	600	200
Anglia 105 E	Sta	61-67	700	200
New Popular	Sed	59-62	600	200
New Popular	Sta	59-62	700	200
Anglia 123 E Super	2dS	62-67	700	200
Consul Classic 315	Sed	61-63	900	200
Consul Capri	Cpe	61-63	1.100	200
Zephyr 4 Mk III	Sta	62-66	900	200
Zephyr 4 Mk III	Sed	62-66	900	200
Zephyr 6 / Zodiac Mk III	Sta	62-66	1.100	200
Zephyr 6 / Zodiac Mk III	Sed	62-66	1.000	200
Cortina Mk I	Sta	63-66	600	100
Cortina Mk I	Sed	63-66	600	100
Cortina GT Mk I	2dS	63-66	900	200
Lotus Cortina Mk I	2dS	63-66	3.100	500
Corsair 1500	Sed	63-65	700	200
Corsair / 2000 E	Sed	65-70	600	200
Corsair GT	Sed	65-70	700	200
Cortina Mk II	Sed	66-70	600	200
Cortina GT Mk II	2dS	66-70	700	200
Lotus Cortina Mk II	2dS	66-70	1.800	300
Zephyr 4 Mk IV	Sed	66-71	700	200
Zephyr 4 Mk IV	Sta	66-71	800	200
Zephyr 6 / Zodiac Mk IV	Sed	66-71	800	200
Zephyr 6 / Zodiac Mk IV	Sta	66-71	900	200
Escort Mk I	2dS	68-74	500	200
Escort Twin Cam	2dS	68-71	1.900	100
Escort RS 1600	2dS	70-74	2.100	400
Escort RS 2000	2dS	73-74	1.200	400
Escort RS 2000 Mk II	2dS	76-80	1.300	200
Escort RS 1800	2dS	75-77	2.300	200
Capri Mk I	Cpe	69-74	700	400
Capri 2000 GT	Cpe	69-74	800	200
Capri 3000 GT / 3000 E	Cpe	69-74	1.900	200
Capri RS 2600 / 3100	Cpe	70-74	2.000	400
FORD (US)				
Model T	Tou	09-16	3.100	600
Model T	Sdc	16-19	1.900	300
Model T	Cpe	16-24	1.800	300
Model T	Rds	16-24	2.100	400
Model T	Sed	16-24	1.500	300
Model T	Tou	16-24	2.300	400
Model T	Tou	24-27	2.100	400
Model T	Cpe	24-27	1.400	200
Model T	Rds	24-27	2.000	400
Model T	Sed	24-27	1.300	200
Model A	Cpe	28-31	1.800	300
Model A	Tou	28-31	2.900	500
Model A	Sed	28-31	1.600	300
Model A	Cab	28-31	2.800	500
Model A	Rds	28-31	3.100	500
Model A	Plm	29-31	1.800	300
Model A	Sta	29-31	2.400	400
Model B	Cpe	32	2.200	400
Model B	Sta	32	2.600	500
Model B	Tou	32	3.600	600
Model B	Rds	32	3.400	600
Model B	Sed	32	1.700	300
Model B	Cab	32	3.300	600
V8	Cpe	32	2.300	400
V8	Sed	32	2.300	400
V8	Rds	32	3.900	700
81 A	Cab	38	4.000	800
81 A	Sta	38	2.800	500
V8-81	Tou	38	3.900	700
V8-81	Cpe	38	1.800	300
V8-81	Sed	38	1.400	200
Thunderbird	Cab	55-57	5.700	1.100
Thunderbird	Htp	58-60	2.800	400
Thunderbird	Cab	58-60	4.200	800
Thunderbird	Htp	61-63	2.200	300
Thunderbird	Cab	61-63	3.400	600
Thunderbird	Rds	62-63	4.200	800
Thunderbird	Cab	64-66	3.100	500
Thunderbird	Htp	64-66	1.900	300
Thunderbird	Htp	67-71	1.700	300
Mustang Six	Cab	64-66	2.500	500
Mustang Six	Htp	64-66	1.700	300
Mustang Six	Cpe	65-66	2.200	400
Musta	Htp	64-66	1.900	300
Mustang V8	Cab	64-66	3.000	500
Mustang V8	Cpe	65-66	2.500	500
Mustang Shelby GT 350	Cpe	65-66	6.000	1.100
Mustang Six	Htp	67-68	1.600	300
Mustang Six	Cab	67-68	2.600	500
Mustang Six	Cpe	67-68	1.800	300
Mustang V8	Htp	67-68	1.800	300
Mustang V8	Cab	67-68	3.000	500
Mustang V8	Cpe	67-68	2.300	400
Mustang V8 427cu.	Htp	67-68	2.300	400
Mustang V8 427cu.	Cpe	67-68	3.400	700
Mustang V8 427cu.	Cab	67-68	4.000	800
Mustang Shelby GT 350	Cpe	67	4.800	900
Mustang Shelby GT 500	Cpe	67-68	5.500	1.100
Mustang Shelby GT 500	Cab	68	8.000	1.500
Mustang	Htp	69-70	1.700	300
Mustang	Cpe	69-70	2.100	300
Mustang V8	Cab	69-70	2.300	400
Mustang Grande	Htp	69-70	1.800	400
Mustang Mach 1	Cpe	69-70	2.400	500
Mustang Boss 302	Cpe	69-70	3.300	600
Mustang Boss 429	Cpe	69-70	7.600	1.600
Mustang Shelby GT 350	Cab	68-70	6.100	1.200
Mustang Shelby GT 350	Cpe	68-70	3.900	800
Must	Cpe	69-70	4.300	800
Mustang Shelby GT 500	Cab	69-70	7.200	1.400
Mustang V8	Htp	71-73	1.200	200
Mustang V8	Cab	71-73	2.100	500
Mustang V8	Cpe	71-73	1.700	300
Mustang Grande	Htp	71-73	1.300	200
Mustang Mach 1	Cpe	71-73	1.900	300
Mustang Boss 351	Cpe	71	3.600	700
GOGGOMOBIL (D)				
T 250	2dS	55-69	500	100
T 300	2dS	55-65	600	100
T 400	2dS	57-67	600	100
TS 250	Cpe	56-69	600	100
TS 300	Cpe	56-65	600	100
TS 400	Cpe	57-67	700	100

Escaneado con CamScanner

HILLMAN (GB)

Imp	2dS	63-76	400	100
Imp Sport	2dS	66-70	400	100
Imp California	Cpe	67-70	500	100
Husky (Imp)	Sta	67-72	500	100
New Minx	Sta	67-70	500	100
New Minx	4dS	67-70	500	100
Hunter	4dS	66-77	500	100
Hunter	Sta	70-76	500	100
GT	4dS	69-70	600	100

HISPANO-SUIZA (E)

8-10 HP Tipo 24	Conv	14-18	7.000	3.000
16 HP Torpedo	Conv	16-23	10.000	4.000
H6/H6B Torpedo	Conv	19-32	30.000	10.000
H6/H6B Coupé de Ville	Cpe	19-32	23.000	8.000
H6/H6B Landaulet	Lan	19-32	26.000	10.000
H6/H6B Berlina	Sed	19-32	20.000	6.500
T-49	Sed	25-44	15.000	5.000
T-60	Sed	31-45	12.000	4.000
H6C Torpedo	Con	26-33	40.000	16.000
H6C Roadster	Rds	26-33	48.000	16.000
H6C Transformable	Con	26-33	37.000	12.000
20 HP Limousine	4ds	25-27	8.000	4.000
J12 Sed	Sed	32-35	23.000	6.500
J12 Limousine	4ds	32-35	20.000	6.500
J12 Coupé de Ville	Cpe	32-35	25.000	8.000
J12 Conv	Con	32-35	48.000	16.000
K6	Sed	34-38	12.000	6.000
K6	4ds	34-38	10.000	5.500
K6	Con	34-38	23.000	10.000

HONDA (J)

S 600	Cpe	65-66	1.000	200
S 600	Cab	65-66	1.200	200
S 800	Cab	66-70	1.400	200
S 800	Cpe	66-70	1.100	200
N 360/N 600	2dS	68-73	400	100

HOTCHKISS (F)

AM 2	Tou	26-32	3.700	700
AM 2	4dS	26-32	2.200	500
617	Cab	28-33	5.400	1.100
617	4dS	28-33	2.200	500
411	Cab	33-35	4.100	800
411	4dS	33-35	2.100	400
486	4dS	36-37	1.900	400
864	4dS	38-50	1.200	300
864	2dS	38-50	1.500	300
686	4dS	36-50	2.100	400
Anjou 13 CV	4dS	50-54	1.700	300
Anjou 20 CV	4dS	50-54	2.200	500
Antheor 20 CV	Cab	50-54	9.700	2.100

INNOCENTI (I)

950	2dS	60-63	300	100
950 Giardiniera	Sta	60-63	300	100
950 Spider	Cab	60-63	1.200	200
A 40 S	2dS	63-67	300	100
A 40 S Combinata	Sta	63-67	300	100
1100 Spider	Cab	63-67	1.200	200
1100 Coupe	Cpe	67-70	700	100
IM 3/IM 3 S	2dS	63-70	200	100
I 4/I 4 S	2dS	64-68	200	100
J 4/J 5	2dS	68-72	200	100
Mini Minor 850	2dS	65-72	500	100
Mini t	Sta	66-72	500	100
Mini Cooper	2dS	66-72	900	200
Mini 1000 / 1001	2dS	72-76	400	100
Mini t 1000	Sta	72-76	500	100
Mini Cooper 1300	2dS	72-76	1.200	200

JAGUAR (GB)

SS I	2dS	31-36	7.000	1.400
SS I	Tou	33-36	11.600	2.400
SS II	2dS	32-36	6.200	1.200
SS II	Tou	34-36	9.000	1.900
SS II	4dS	34-36	5.600	1.100
SS 90	Rds	35-36	19.800	4.600
SS 100	Rds	36-39	23.600	5.500
SS 1,5 Litre	4dS	35-40	4.900	1.000
SS 1,5 Litre	Cab	38-40	7.600	1.600
SS 2,5 Litre	Tou	35-38	9.500	2.100
SS 2,5 Litre	4dS	35-40	5.900	1.100
SS 2,5 Litre	Cab	38-40	10.600	2.300
SS 3,5 Litre	4dS	38-40	6.600	1.300
SS 3,5 Litre	Cab	38-40	11.300	2.400
1,5 Litre	4dS	45-49	4.200	800
2,5 Litre	4dS	46-49	5.100	1.000
2,5 Litre	Cab	48-49	8.700	1.900
3,5 Litre	4dS	46-49	5.900	1.100
3,5 Litre	Cab	47-49	9.700	2.100
Mk V 2,5 Litre	4dS	49-51	5.000	1.000
Mk V 2,5 Litre	Cab	49-51	7.600	1.600
Mk V 3,5 Litre	4dS	49-51	5.400	1.100
Mk V 3,5 Litre	Cab	49-51	8.600	1.800
Mk VII / Mk VII M	4dS	50-57	3.400	600
Mk VIII	4dS	56-59	3.000	500
Mk IX	4dS	58-61	3.600	600
XK 120 OTS aluminium	Rds	48-49	15.900	3.700
XK 120 OTS	Rds	49-54	9.100	2.000
XK 120 DHC	Cab	53-54	7.300	1.600
XK 120 FHC	Cpe	51-54	5.700	1.100
XK 140 OTS	Rds	54-57	9.600	2.100
XK 140 FHC	Cpe	54-57	6.100	1.200
XK 140 DHC	Cab	54-57	7.700	1.700
XK 150 OTS	Rds	58-60	10.400	2.200
XK 150 FHC	Cpe	57-61	6.500	1.300
XK 150 DHC	Cab	57-60	9.300	2.000
XK 150 S OTS	Rds	58-60	11.400	2.400
XK 150 S DHC	Cab	59-60	10.300	2.200
XK 150 S FHC	Cpe	57-61	7.200	1.400
Mk 1 2,4 Litre	4dS	55-59	2.400	400
Mk 1 3,4 Litre	4dS	57-59	3.000	500
Mk 2 2,4 Litre	4dS	59-67	3.100	600
Mk 2 3,4 Litre	4dS	59-67	4.200	700
Mk 2 3.8 Litre	4dS	59-67	4.600	800
240	4dS	67-69	2.500	500
340	4dS	67-68	3.000	500
E-Type S I 3.8 Flat Floor	Cpe	61-62	6.500	1.200
E-Type S I 3.8 Flat Floor	Cab	61-62	8.900	1.800
E-Type Series I 3.8	Cpe	62-64	5.700	1.100
E-Type Series I 3.8	Cab	62-64	7.700	1.700
E-Type Series I 4.2	Cab	64-68	6.100	1.500
E-Type Series I 4.2	Cpe	64-68	5.100	1.000
E-Type Series I 4.2 2+2	Cpe	66-68	4.100	800
E-Type Series II	Cpe	68-71	4.200	800
E-Type Series II	Cab	68-71	6.200	1.300
E-Type Series II 2+2	Cpe	68-71	3.700	700
E-Type Series III V12	Cab	71-75	7.700	1.600
E-Type Series III V12 2+2	Cpe	71-73	4.500	900
Mk X	4dS	61-66	2.200	400
420 G	4dS	66-70	2.100	400
S 3,4 Litre	4dS	63-68	2.500	500
S 3,8 Litre	4dS	63-68	2.700	500
420	4dS	66-68	1.900	400
XJ6 2.8 Serie I	4dS	68-73	1.200	200
XJ6 4.2 Serie I	4dS	68-73	1.400	300
XJ6 4.2 Serie II	4dS	73-79	1.400	300
XJ6 3.4 Serie II	4dS	75-79	1.300	300
XJ6 3.4 Serie III	4dS	79-86	1.400	300
XJ6 4.2 Serie III	4dS	79-86	1.600	300
XJ12 5.3 Serie I	4dS	72-73	1.700	300
XJ12 5.3 Serie II	4dS	73-79	1.600	300
XJ12 5.3 Serie III	4dS	79-86	1.800	300
XJ6 C	2dS	73-78	2.100	400
XJ12 C	2dS	73-78	2.200	400
XJ-S	Cpe	75-81	1.500	300
XJ-S V12 H.E.	Cpe	81-86	1.800	300
XJ-S 3.6	Cpe	83-86	1.700	300
XJ-SC 3.6	Cab	83-86	1.900	400
XJ-SC V12	Cab	85-86	2.100	400

JENSEN (GB)

Six	4dS	49-52	2.500	500
Interceptor	Cab	49-55	2.900	500
Interceptor	2dS	49-55	2.400	400
541	Cpe	54-57	3.600	600
541 R	Cpe	57-60	3.900	700
541 S	Cpe	61-63	3.100	600
CV 8 Mk I-III	Cpe	62-66	3.600	600
Interceptor S I-III	Cpe	66-76	2.700	500
Interceptor FF	Cpe	66-71	4.300	800
Interceptor DHC	Cab	74-76	4.800	900
Interceptor SP	Cpe	71-73	3.300	600
Healey	Cab	72-76	1.600	300
Healey GT	Cpe	75-76	1.800	300

LAMBORGHINI (I)

350 GT	Cpe	64-67	13.200	3.100
400 GT	Cpe	66-68	12.000	2.800
Miura	Cpe	66-68	14.500	3.300
Miura S	Cpe	68-71	17.700	4.000
Miura SV	Cpe	71-75	20.100	4.000
Islero	Cpe	68-70	6.000	1.200
Espada	Cpe	68-78	4.700	900
Jarama	Cpe	70-76	5.100	1.100
Urraco P 250 S	Cpe	70-75	4.200	800
Urraco P 300	Cpe	74-79	4.700	900
Countach LP 400	Cpe	74-78	7.800	1.700
Countach LP 400 S	Cpe	78-82	7.800	1.700
Countach LP 500 S	Cpe	82-85	8.600	1.800
Countach S Quattrovalvole	Cpe	85-90	10.900	2.300
Jalpa 3500	Cpe	81-88	4.600	900

LANCIA (I)

Lambda	Tou	22-31	7.900	1.700
Lambda	4dS	22-31	6.100	1.300
Lambda	Rds	22-31	11.700	2.500
Lambda	4dS	28-35	7.800	1.700
Dilambda	Cab	28-35	15.500	3.300
Dilambda	4dS	31-34	4.800	900
Artena	Cab	31-34	6.800	1.500
Artena	Cab	34-37	3.700	700
Augusta	4dS	34-37	3.300	600
Augusta	Cab	37-39	3.100	600
Aprilia 238	Sed	37-39	2.400	400
Aprilia 238	Cab	46-49	2.700	500
Aprilia 438	Sed	46-49	2.100	400
Aprilia 438	Sed	48-53	1.500	300
Ardea	4dS	50-53	3.500	600
Aurelia				
Aurelia B12	4dS	54-57	2.700	500
Aurelia B50-B53	Cab	50-53	7.400	1.600
Aurelia B20 GT	Cpe	51-58	8.300	1.800
Aurelia B24	Cab	56-58	9.200	2.000
Aurelia B24 America	Rds	54-55	11.600	2.500
Appia Serie I	Sed	53-56	1.200	200
Appia Serie II	Sed	56-59	1.000	200
Appia Serie II	Cpe	56-59	1.400	200
Appia Serie III	Sed	59-63	900	200
Appia Serie III	Cpe	59-63	1.200	200
Appia Serie III	Sta	60-63	900	200
Appia Sport Zagato	Cpe	60-63	4.100	800
Flaminia 2500	4dS	57-61	1.900	400
Flaminia 2500 Pininfarina	Cpe	58-61	2.700	500
Flaminia 2500 GT Touring	Cpe	58-61	3.200	600
Flaminia 2500 GT Touring	Cab	58-64	4.700	900
Flaminia 2500 GT Zagato	Cpe	58-61	8.600	1.800
Flaminia 2500 3B	4dS	62-64	1.700	300
Flaminia 2500 3B Pininfarina	Cpe	62-64	2.600	500
Flaminia 2500 3B Touring	Cpe	62-64	3.200	600
Flaminia 2500 3B Zagato	Cpe	62-64	8.600	1.800
Flaminia 2800	4dS	63-69	2.200	400
Flaminia 2800 3C Pininfarina	Cpe	63-69	2.800	500
Flaminia 2800 3C Touring	Cpe	63-69	3.200	600
Flaminia 2800 3C Touring	Cab	63-69	5.100	1.000
Flaminia 2800 3C Zagato	Cpe	63-69	9.400	2.000
Flaminia Zagato Super Sport	Cpe	64-69	11.300	2.400
Flavia Berlina 1.5	2dS	60-63	1.000	200
Flavia Berlina 1.8	2dS	63-67	1.000	200
Flavia Coupe 1.5	Cpe	62-63	1.600	300
Flavia Coupe 1.8	Cpe	63-67	1.400	200
Flavia Convertibile 1.5	Cab	62-63	2.100	400
Flavia Convertibile 1.8	Cab	63-67	2.000	400
Flavia Sport Zagato 1.5	Cpe	62-63	2.900	500
Flavia Sport Zagato 1.8	Cpe	63-67	3.100	500
Flavia Berlina Serie II	Sed	67-70	900	200
Flavia Coupe Serie II	Cpe	67-70	1.400	200
Flavia 2000 Berlina	Sed	69-71	900	200
Flavia 2000 Coupe	Cpe	69-71	1.300	200
2000 Berlina	Sed	71-75	700	100
2000 Coupe	Cpe	71-75	1.100	200
2000 Coupe HF	Cpe	71-75	1.300	200
Fulvia Berlina	Sed	63-68	1.000	200
Fulvia Berlina	Sed	68-72	800	200
Fulvia GT/GTE	4dS	67-70	1.200	200
Fulvia Coupe Serie I	Cpe	65-70	1.300	200
Fulvia Coupe Serie II	Cpe	70-73	1.300	200
Fulvia Coupe Serie III	Cpe	73-76	1.200	200
Fulvia Coupe Rallye HF 1.3	Cpe	67-70	2.100	400
Fulvia Coupe Rallye HF 1600	Cpe	68-70	2.600	500
Fulvia Coupe HF 1600 Lusso	Cpe	70-73	1.600	300
Fulvia Sport Zagato	Cpe	65-67	1.800	300
Fulvia Sport 1.3 Zagato	Cpe	67-71	1.800	400
Fulvia Sport 1600 Zagato	Cpe	71-73	2.000	400
Beta Berlina	4dS	72-81	400	100
Beta Coupe	Cpe	73-81	700	100
Beta Spider	Cab	74-81	800	200
Beta HPE	Cpe	75-82	500	100
Beta Montecarlo	Cpe	75-82	1.500	300
Stratos	Cpe	74-77	10.200	2.200
Gamma Berlina	4dS	76-80	400	100
Gamma Coupe	Cpe	76-80	900	200

LAND ROVER (GB)

1,6 L Series I	Off	48-51	1.100	200
1,9 L Series I	Off	51-58	1.400	200
2,3 L Series II	Off	58-71	1.200	200
2,6 L Series II	Off	67-71	1.300	200

LINCOLN (US)

Continental	Cab	40-42	10.200	2.100
Continental	Cpe	40-42	6.800	1.300
V-12	4dS	46-48	2.400	400
V-12	Cpe	46-48	2.600	500
V-12	Cab	46-48	5.200	1.000
Continental	Cpe	46-48	6.800	1.300
Continental	Cab	46-48	9.400	1.900
V-8	4dS	49-51	2.000	300
V-8	Cpe	49-51	2.400	400
Continental	4dS	58-60	2.100	300
Continental	Htp	58-60	3.000	500
Continental	Cab	58-60	4.000	800
Continental	Cab	61-67	2.800	500
Continental	4dS	61-68	1.600	300
Continental	Htp	66-68	2.000	300
Continental	Htp	68-71	1.800	300
Continental Mk III				

LOTUS (GB)

Seven S 1	Rds	57-58	3.300	600
Seven S 1	Rds	59-60	3.100	600
Seven S 2	Rds	61-63	2.900	500
Seven S 2	Rds	63-67	2.800	500
Seven S 3	Rds	67-70	2.700	500
Seven S 4	Rds	70-72	2.200	400
Seven S 4 TC	Rds	72	3.000	500
Elite Coventry Climax	Cpe	57-59	5.400	1.000
Elite	Cpe	59-63	4.600	900
Elan S 1	Cab	63-64	3.900	700
Elan S 2	Cab	64-66	3.500	600
Elan S 3	Cab	66-68	3.500	600
Elan S 3	Cpe	66-68	2.800	500

Escaneado con CamScanner

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	Ptas x 1.000 +	Ptas x 1.000 -
Elan S 4	Cpe	68-71	2.600	500
Elan S 4	Cab	68-71	3.200	600
Elan Sprint	Cpe	71-73	3.100	600
Elan Sprint	Cab	71-73	3.400	600
Elan Plus 2	Cpe	67-69	1.800	300
Elan Plus 2 S	Cpe	69-74	2.000	400
Elan Plus 2 S/130	Cpe	71-74	2.200	400
Europa S 1	Cpe	66-67	1.600	300
Europa S 2	Cpe	67-71	1.600	300
Europa Twin Cam	Cpe	71-75	2.400	400
Europa Special	Cpe	72-75	2.700	500
Elite	Cpe	74-82	1.400	200
Eclat	Cpe	74-82	1.500	300
Excel	Cpe	82-88	1.700	300
Esprit S 1 / II	Cpe	76-80	2.100	400
Esprit S 2.2	Cpe	80-82	2.300	400
Esprit Turbo	Cpe	80-87	2.700	400
Esprit S 3	Cpe	81-87	2.400	400
LLOYD (D)				
LP 300	2dS	50-53	800	200
LC 300	Cpe	51-53	900	200
LS 300	Sta	51-53	700	200
LP 400	2dS	53-57	600	100
LS 400	Sta	53-57	500	100
LC 400	CbL	55-57	1.000	200
LP 250	2dS	56-57	500	100
LP 600	2dS	55-61	600	100
LC 600	CbL	55-58	700	200
LS 600	Sta	55-61	600	100
Alexander	2dS	57-61	800	200
Alexander	Sta	59-60	700	200
Arabella	2dS	59-63	800	200
MARCOS (GB)				
GT 1200 / 1400	Cpe	59-63	1.700	300
GT 1600 / 1800	Cpe	64-70	2.100	300
Mini GT	Cpe	65-72	800	200
2 Litre	Cpe	69-73	2.400	400
3 Litre	Cpe	68-73	2.700	500
Mantis	Cpe	70-73	1.400	200
MASERATI (I)				
A6-1500	Cpe	46-50	17.800	4.200
A6G 2000 Pinin Farina	Cpe	51-53	16.000	3.800
A6G/54 2000 Frua	Cab	54-57	19.000	4.500
A6G/54 2000 Allemano	Cpe	54-57	14.500	3.400
A6G/54 2000 Zagato	Cpe	54-57	35.800	8.300
3500 GT Vignale Spider	Cab	58-64	10.200	2.200
3500 GT Touring	Cpe	57-64	6.500	1.100
3500 GTI Vignale Spider	Cab	62-64	9.500	2.000
3500 GTI Touring	Cpe	62-65	6.100	1.000
5000 GT	Cpe	59-64	12.300	2.600
Sebring	Cpe	62-66	5.700	1.100
Quattroporte	4dS	63-70	3.200	600
Mistral	Cpe	63-69	5.500	1.100
Mistral Spider	Cab	64-69	8.500	1.600
Mexico	Cpe	65-71	3.900	800
Ghibli	Cpe	66-73	5.700	1.100
Ghibli Spider	Cab	68-73	8.700	1.800
Ghibli SS	Cpe	70-73	6.500	1.300
Ghibli SS Spider	Cab	70-73	9.200	2.000
Indy	Cpe	69-74	5.100	1.000
Bora	Cpe	71-80	5.400	1.100
Merak	Cpe	72-74	3.400	600
Merak SS	Cpe	75-83	3.800	700
Merak GT 2000	Cpe	76-83	2.800	500
Khamsin	Cpe	72-83	4.200	800
Kyalami	Cpe	76-83	2.900	500
Quattroporte	4dS	76-86	2.500	500
Biturbo 2.0/2.0 S	Cpe	81-86	1.500	200
Biturbo 2.5/E 2.5	Cpe	83-86	1.200	200
Biturbo Spyder 2.0	Cab	84-86	1.600	300
MATRA (F)				
Djet/Jet	Cpe	64-68	1.500	300
M 530 LX/SX	Cpe	67-73	1.200	200
Bagheera	Cpe	73-80	1.000	200
MERCEDES-BENZ (D)				
170	Cab	31-36	5.900	1.300
170	Sed	31-36	4.600	1.000
200	Cab	32-36	7.200	1.500
200	Sed	32-36	5.500	1.200
290	Sed	33-37	9.100	2.000
290	Cab	33-37	13.100	2.800
170 V	4dS	35-42	3.200	600
170 V	CbL	35-42	3.900	800
170 V	Ca2	35-42	6.200	1.200
170 H	2dS	35-39	3.500	1.000
260 D	4dS	35-40	5.800	1.300
230	Cab	36-42	7.400	1.600
230	Sed	36-42	5.200	1.100
320	Cab	37-42	16.100	3.500
320	Sed	37-42	13.100	2.800
170 V	4dS	46-50	2.600	500
170 Va	4dS	50-52	2.400	500
170 Vb	4dS	52-53	2.300	400
170 D	4dS	49-50	2.300	400
170 Da	4dS	50-52	2.100	400
170 Da OTP	Ca4	50-52	3.400	600
170 Db	4dS	52-53	2.100	400
170 S	4dS	49-52	2.600	500
170 S A-Cabriolet	Cab	49-52	10.600	2.300
170 S B-Cabriolet	Cab	49-52	8.400	1.800
170 Sb	4dS	52-53	2.300	500
170 DS	4dS	52-53	2.300	400
170 S-V	4dS	53-55	2.400	400
170 S-D	4dS	53-55	1.900	400
220	4dS	51-54	3.500	700
220 A-Cabriolet	Cab	51-54	10.400	2.200
220 B-Cabriolet	Cab	51-54	7.800	1.700
220 Coupe	Cpe	54	7.300	1.600
300	4dS	51-57	5.100	1.000
300 Cabriolet D	Cab	51-57	14.500	3.300
300 d	4dS	57-62	5.300	1.000
300 d Cabriolet D	Cab	57-62	19.900	4.500
300 S Cabriolet	Cab	52-55	27.700	6.300
300 S Coupe	Cpe	52-55	15.500	3.700
300 Sc Cabriolet	Cab	55-58	31.400	7.300
300 Sc Coupe	Cpe	55-58	25.100	5.900
180	4dS	53-57	1.400	200
180 a/b/c	4dS	57-62	1.200	200
180 D/190 D	4dS	53-59	1.200	200
180 Db / 190 Db	4dS	59-62	1.100	200
190	4dS	56-59	1.400	200
190 b	4dS	59-62	1.300	200
300 SL Gullwing	Cpe	54-57	32.000	17.400
300 SL Roadster	Cab	57-62	22.300	5.300
190 SL	Cab	55-62	6.300	1.200
220 a	4dS	54-56	2.000	300
219	4dS	56-59	1.800	300
220 S	4dS	56-59	2.200	300
220 S Cabriolet	Cab	56-59	7.400	1.400
220 S Coupe	Cpe	56-59	5.300	1.000
220 SE	4dS	58-59	2.300	400
220 SE Cabrio	Cab	58-60	7.700	1.700
220 SE Coupe	Cpe	58-60	5.800	1.100
220 b	4dS	59-65	1.200	200
220 Sb/SEb	4dS	59-65	1.800	300
220 SEb Cabrio	Cab	61-65	6.100	1.200
220 SEb Coupe	Cpe	61-65	2.600	500
300 SE	4dS	61-65	2.800	500
300 SE Cabrio	Cab	62-67	6.400	1.200
300 SE Coupe	Cpe	62-67	3.200	600
190c / 190 Dc	4dS	61-65	900	200
200 / 200 D	4dS	65-67	1.000	200
230	4dS	65-68	1.200	200
230 S	4dS	65-68	1.500	300
250 S/SE	4dS	65-69	1.100	200
250 SE Cabrio	Cab	65-67	5.600	1.100
250 SE Coupe	Cpe	65-67	2.600	500
230 SL	Cab	63-67	4.200	800
250 SL	Cab	66-68	3.900	800
280 SL	Cab	68-71	4.500	900
280 S/SE/SEL	4dS	68-72	1.300	200
280 SE Cabrio	Cab	68-71	6.600	1.300
280 SE Coupe	Cpe	68-71	2.800	500
280 SE 3.5 Cabrio	Cab	69-71	7.000	1.300
280 SE 3.5 Coupe	Cpe	69-71	3.300	700
280 SE/SEL 3.5/4.5	4dS	71-72	1.500	300
300 SE/SEL	4dS	65-67	1.600	300
300 SEL 2.8	4dS	68-70	1.600	300
300 SEL 3.5/4.5	4dS	69-72	1.800	300
300 SEL 6.3	4dS	68-72	2.700	500
600	4dS	64-81	7.900	1.700
600 Lang	Plm	64-81	9.600	2.100
200/8, 200D/8	4dS	68-76	600	100
220/8, 220D/8	4dS	68-76	600	100
230.6/250	4dS	68-76	700	100
280	4dS	72-76	800	100
230.4	4dS	73-76	600	100
240 D	4dS	73-76	600	100
240 D 3.0	4dS	74-76	800	100
250 C/CE	Cpe	68-76	1.000	200
280 C/CE	Cpe	72-76	1.100	200
280 S/SE	4dS	72-80	800	200
350 SE	4dS	72-80	900	200
450 SE	4dS	72-80	1.000	200
280 SEL	4dS	74-80	900	200
350 SEL	4dS	73-80	900	200
450 SEL	4dS	73-80	1.100	200
450 SEL 6.9	4dS	75-80	2.200	400
350 SL	Cab	71-80	2.200	400
450 SL	Cab	73-80	2.400	400
280 SL	Cab	74-85	2.200	400
380 SL	Cab	80-85	2.300	400
500 SL	Cab	80-85	2.900	600
350 SLC	Cpe	71-80	1.800	300
450 SLC	Cpe	73-80	1.800	400
450 SLC 5.0	Cpe	77-80	2.300	400
280 SLC	Cpe	74-81	1.900	400
380 SLC	Cpe	80-81	1.900	400
500 SLC	Cpe	80-81	2.500	500
MG (GB)				
18/80	Rds	27-33	9.000	1.700
18/80	Tou	27-33	8.100	1.500
M-Type Midget	Rds	27-32	3.500	600
C-Type Midget	Rds	31-32	4.300	700
D-Type Midget	Tou	31-32	3.000	500
F-Type Magna	Tou	31-32	4.100	700
J 1 Midget	2dS	32-33	2.700	500
J 1 Midget	Tou	32-33	3.500	600
J 2 Midget	Rds	32-33	4.600	900
J 3 Midget	Rds	32-33	5.600	1.100
L 1 Magna	4dS	33-34	3.500	600
L 1 Magna	Tou	33-34	5.200	1.000
L 2 Magna	Rds	33-34	6.400	1.200
NA Magnette	Rds	34-36	6.000	1.200
NA Magnette	Tou	34-36	5.400	1.100
PA Midget	Rds	34-35	3.900	800
PB Midget	Rds	35-36	4.300	800
SA	4dS	37-39	4.500	900
SA	Tou	37-39	5.700	1.100
SA	Cab	37-39	6.300	1.200
VA	4dS	37-39	2.900	500
VA	Cab	37-39	4.100	800
VA	Tou	37-39	3.700	700
WA	Cab	38-39	8.200	1.500
WA	Tou	38-39	7.100	1.400
WA	4dS	38-39	5.300	1.000
TA Tickford	Cab	37-39	4.000	800
TA	Rds	36-39	5.000	1.000
TB	Rds	39-40	5.300	1.000
TC	Rds	46-49	4.400	900
TD	Rds	49-53	3.600	800
TD Arnolt	Cab	51-53	4.900	1.000
TF 1250	Rds	53-55	4.400	900
TF 1500	Rds	54-55	4.900	1.000
YA	4dS	47-50	1.800	400
YB	4dS	51-53	1.900	400
YT	Tou	48-51	3.100	600
ZA Magnette	4dS	53-56	1.700	300
ZB Magnette	4dS	56-59	1.800	400
Magnette Mk III/IV	4dS	59-68	1.000	1.500
MGA 1500	Rds	55-59	3.400	700
MGA 1500	Cpe	55-59	2.600	500
MGA Twin Cam	Rds	58-60	4.600	900
MGA Twin Cam	Cpe	58-60	3.600	600
MGA 1600/1600 Mk II	Cpe	59-62	2.800	500
MGA 1600/1600 Mk II	Rds	59-62	3.800	700
MGB	Cab	62-64	2.300	400
MGB	Cab	64-69	2.200	400
MGB	Cab	69-74	2.000	400
MGB	Cab	74-80	1.700	300
MGB GT	Cpe	65-69	1.800	300
MGB GT	Cpe	69-74	1.700	300
MGB GT	Cpe	74-80	1.400	300
MGC	Cab	67-69	2.600	500
MGC GT	Cpe	67-69	2.200	400
MGB GT V8	Cpe	73-74	2.200	400
MGB GT V8	Cpe	74-76	1.800	400
Midget Mk I	Rds	61-62	1.600	300
Midget Mk I / 1100	Rds	62-64	1.500	300
Midget Mk II	Cab	64-66	1.400	200
Midget Mk III	Cab	66-69	1.400	200
Midget Mk IV	Cab	69-74	1.300	200
Midget 1500	Cab	74-80	1.100	200
1100	4dS	62-68	600	100
1300	4dS	67-71	700	100
MINI (GB)				
850 / 1000	2dS	69-80	600	100
Cooper S 1275 Mk III	2dS	69-71	1.400	200
Clubman	2dS	69-80	500	100
Clubman Estate	Sta	69-80	500	100
1275 GT	2dS	69-80	600	100
1100 Special	2dS	76-80	600	100
MORGAN (GB)				
Threewheeler Jap	Rds	20-39	3.500	600
Threewheeler Matchless	Rds	30-39	4.300	700
Threewheeler Blackburne	Rds	30-39	3.900	500
Threewheeler Type F	Rds	35-39	2.500	700
4/4 SI	Rds	36-50	3.900	600
4/4 SII	Rds	56-60	3.100	800
4/4 SIII-V	Rds	60-68	3.300	600
4/4 1600	Rds	68-85	3.700	800
Plus 4 Vanguard	Rds	50-58	3.900	700
Plus 4 Vanguard	Tou	50-58	3.500	800
Plus 4 TR	Tou	54-69	3.800	800
Plus 4 TR	Rds	54-69	4.200	1.100
Plus 4 Super Sport	Rds	61-69	5.700	900
Plus 8	Rds	68-85	4.700	
MORRIS (GB)				
Oxford	Sed	22-29	2.500	500
Oxford	Tou	22-29	3.400	600
Cowley	Sed	23-32	1.900	300
Cowley	Tou	23-32	2.500	400
Cowley	Rds	23-32	3.000	600
Minor ohc	Rds	28-32	1.900	400
Minor ohc	Tou	28-32	1.800	400
Minor OHC	Sed	28-34	1.600	300
Minor sv	Sed	31-34	1.500	400
Minor sv	Tou	31-34	1.800	500
Isis 6	Tou	32-33	2.500	

Escaneado con CamScanner

Isis 6	Sed	32-33	1.900	400
Ten/4	Sed	33-38	1.600	300
Ten/4	Tou	33-38	2.100	400
Ten/4	Rds	33-38	2.500	500
Ten/4	Cab	33-38	2.100	400
Ten/4	Rds	34-35	3.100	600
Ten/6	Sed	34-38	1.500	300
Eight	Tou	34-38	2.100	400
Eight	Cab	37-39	2.300	400
Twelve/4	Sed	37-39	1.600	300
Twelve/4	Sed	37-39	1.900	300
Fourteen/6	Sed	39-48	1.400	300
Eight Series E	Tou	39-48	1.800	400
Eight Series E	Sed	39-48	1.500	300
Ten Series M	Cab	48-52	1.700	300
Minor MM	Sed	48-52	1.300	200
Minor MM	Cab	52-56	1.600	300
Minor Series II	Sta	52-56	1.400	200
Minor Series II	Sed	52-56	1.200	200
Minor Series II	Sed	56-62	1.100	200
Minor 1000	CbL	56-62	1.400	200
Minor 1000	Sta	56-62	1.300	200
Minor 1000 Traveller	CbL	62-69	1.300	200
Minor 1000	Sed	62-71	1.000	200
Minor 1000	Sta	62-71	1.200	200
Minor 1000 Traveller	4dS	48-54	900	200
Oxford Series MO	Sta	52-54	1.000	200
Oxford Series MO	Sta	54-57	900	200
Oxford Series II/III	4dS	54-59	800	100
Oxford Series II/III	2dS	59-67	900	200
Minor 850	Sta	60-67	1.000	200
850 Traveller	2dS	61-64	1.600	300
Mini Cooper 997	2dS	64-67	1.400	200
Mini Cooper 998 Mk I	2dS	63-64	2.000	400
Mini Cooper S 1071	2dS	64	2.200	400
Mini Cooper S 970	2dS	64-67	2.000	400
Mini Cooper S 1275 Mk I	2dS	67-69	700	200
Mini 850 / 1000 Mk II	Sta	67-69	900	200
Mini 1000 Traveller	2dS	67-69	1.300	200
Mini Cooper 998 Mk II	2dS	67-69	1.800	300
Mini Cooper S 1275 Mk II	Cab	64-68	1.200	200
Mini Moke	4dS	63-74	400	100
1100/1300	Sta	66-74	400	100
1100/1300 Countryman	4dS	66-74	400	100
1800				

NSU (D)

Prinz I - III	2dS	58-62	700	100
Prinz 4	2dS	61-73	500	100
Sport Prinz Bertone	Cpe	59-62	1.200	200
Sport Prinz	Cpe	61-67	1.200	200
Wankel-Spider	Cab	64-67	1.800	300
Prinz 1000	2dS	64-67	600	100
Prinz 1000 TT	2dS	65-67	1.200	200
1000	2dS	67-72	600	100
1000 TTS	2dS	67-71	1.500	300
1200 TT	2dS	67-72	1.300	200
Typ 110 / 110 S(C)	2dS	65-67	500	100
1200 (C)	2dS	67-73	500	100
RO 80	4dS	67-77	1.400	200

OPEL (D)

Olympia Rekord	2dS	53-57	1.100	200
Kapitän	4dS	54-55	1.700	300
Kapitän	4dS	55-58	1.600	300
Olympia Rekord P1	Sed	57-60	1.000	200
Olympia Rekord P1	Sta	57-60	900	200
Kapitän	4dS	58-59	1.400	200
1200	2dS	59-62	900	200
Rekord P2	Sta	60-62	900	200
Rekord P2	Sed	60-62	900	200
Rekord P2	Cpe	61-62	1.100	200
Kapitän	4dS	59-63	1.500	300
Kadett A	Sta	62-65	600	100
Kadett A	2dS	62-65	600	100
Kadett A	Cpe	62-65	700	100
Rekord A/B	Sed	63-66	600	100
Rekord A/B	Cpe	63-66	700	200
Rekord A/B	Sta	63-66	600	100
Rekord A/B 2600	4dS	64-66	700	100
Rekord A/B 2600	Cpe	64-66	800	200
Kapitän / Admiral	4dS	64-68	1.100	200
Kapitän / Admiral V8	4dS	65-68	1.200	200
Diplomat A V8	Cpe	64-68	2.300	400
Diplomat A V8	4dS	64-68	1.300	200
Kadett B	Cpe	65-73	500	100
Kadett B	2dS	65-73	400	100
Kadett B	Sta	65-73	400	100
Kadett B Rallye SR	Cpe	66-73	700	100
Kadett B Rallye LS	Cpe	67-73	800	100
Rekord C	Sta	66-71	500	100
Rekord C	Cpe	66-71	700	200
Rekord C	Sed	66-71	500	100
Rekord C Sprint	Sed	67-71	700	100
Rekord C Sprint	Cpe	67-71	800	100
Rekord C 2200	Sed	67-68	600	100
Rekord C 2200	Sta	67-68	600	100
Rekord C 2200	Cpe	67-68	800	100
Commodore A	Sed	67-71	800	200
Commodore A	Cpe	67-71	900	200
Commodore A GS	Sed	67-71	900	200
Commodore A GS	Cpe	67-71	1.000	200
GT 1100	Cpe	68-70	1.600	300
GT 1900	Cpe	68-73	1.800	400
GT/J	Cpe	71-73	1.700	300
Admiral / Diplomat B	4dS	69-76	1.100	200
Diplomat B V8	4dS	69-77	1.200	200
Ascona A	Sed	70-75	500	100
Ascona A	Sta	70-75	500	100
Manta A	Cpe	70-75	800	200
Manta A GT/E	Cpe	74-75	900	200
Kadett C	Cpe	73-79	500	100
Kadett C	Sed	73-79	400	100
Kadett C	Sta	73-79	500	100
Kadett C GT/E	Cpe	75-79	700	100
Kadett C Aero	Cab	76-78	900	200
Rekord D	Sed	72-77	500	100
Rekord D	Cpe	72-77	500	100
Rekord D	Sta	72-77	500	100
Commodore B	Sed	72-77	600	100
Commodore B	Cpe	72-77	700	100
Commodore B GS/E	Cpe	72-77	800	100
Commodore B GS/E	Sed	72-77	700	100
Manta B	Cpe	75-81	700	200
Manta B GT/E	Cpe	75-81	900	200

PANHARD (F)

12 CV	Tou	20-29	4.600	900
12 CV	Sed	20-29	3.000	600
16 CV	Sed	20-29	3.800	800
16 CV	Tou	20-29	5.300	1.000
10 CV	Tou	24-27	3.800	800
10 CV	Sed	24-27	2.600	500
6 CS	Cab	30-36	6.900	1.300
6 CS	Cpe	30-36	4.600	900
6 CS	4dS	30-36	3.000	600
6 DS	Cab	30-36	7.600	1.400
6 DS	Cpe	30-36	5.300	1.000
6 DS	4dS	30-36	3.400	700
Dynamic	Cpe	36-39	4.100	800
Dynamic	2dS	36-39	3.800	800
Dynamic	4dS	36-39	3.000	600
Dyna 100	4dS	47-53	1.100	200
Dyna	4dS	50-53	1.000	200
Dyna 120	Cab	50-53	2.100	400
Dyna 120	Sta	50-53	900	200
Dyna 130	Cab	52-53	2.300	400
Dyna 130	4dS	52-53	1.100	200
Dyna 130	Sta	52-53	1.000	200
Dyna Junior	Rds	52-56	2.200	400
Dyna Z	4dS	54-59	1.000	200
Dyna Z	Cab	57-59	3.000	500
PL 17	4dS	59-63	1.000	200
PL 17 tigre	Sed	59-63	1.300	200
PL 17 tigre	Cab	61-63	2.700	500
PL 17 b	Sta	63-65	800	200
PL 17 b	4dS	63-65	900	200
CD	Cpe	63-65	1.900	400
24 c/ct	Cpe	63-67	1.400	200
24 b/bt	2dS	64-67	1.100	200

PEGASO (E)

Z-102 Berlineta	Cpe	51-56	25.000	7.500
Z-102 Spider	Cab	51-56	30.000	8.500

PEUGEOT (F)

153	Tou	20-25	4.200	800
163	Tou	20-25	3.000	500
172	Tou	22-29	2.400	400
172 R	Rds	25-28	3.800	700
177	Tou	23-29	2.000	400
177	Sed	24-29	1.600	300
177	Cab	26-29	3.000	500
177	Cab	27-31	4.600	900
183	4dS	27-31	2.000	300
183/12-Six	Tou	27-31	3.800	700
183/12-Six	Cab	28-31	2.600	500
190 S	Sed	28-31	1.500	300
190 S	Tou	28-31	2.400	400
190 S	Cab	29-33	2.400	400
201	Cpe	29-33	1.800	300
201	4dS	29-33	1.600	300
201	2dS	34-36	1.400	300
201 D	4dS	36-37	1.500	300
201 M	Cpe	32-36	1.900	400
301	Cab	32-36	2.800	500
301	Sed	32-36	1.700	300
301	Rds	32-36	3.800	800
301	Rds	34-35	4.200	800
401	Sed	34-35	1.600	300
401	Cpe	34-35	2.600	500
401	Cab	34-35	4.800	900
601	Sed	34-35	2.000	300
601	CbL	35-39	2.200	400
402	Cab	35-39	5.000	1.000
402	Sed	35-39	1.700	300
402	Cab	36-38	4.200	800
302	Sed	36-38	1.500	300
302	CbL	38-42	1.800	300
202	Sed	38-42	1.300	200
202	4dS	47-49	1.300	200
202	Sta	47-49	1.400	200
202	CbL	48-54	1.900	300
203	4dS	48-60	1.400	200
203	Sta	50-60	1.100	200
203	Cab	51-56	3.000	500
203 Familiale	Sta	50-56	1.300	200
403 Berline	4dS	56-65	1.100	200
403 Cabriolet	Cab	57-62	2.700	400
403 Familiale	Sta	57-62	1.000	200
404	4dS	65-70	900	200
404 Berline	4dS	60-65	900	200
404 Berline	4dS	71-75	800	200
404 Break	Sta	61-68	800	200
404 Break	Sta	68-71	700	200
404 Coupe	Cpe	62-68	2.400	400
404 Cabriolet	Cab	62-69	2.900	400
204 Berline	4dS	65-69	400	100
204 Break	Sta	65-69	400	100
204 Cabriolet	Cab	67-70	1.100	200
204 Coupe	Cpe	67-70	700	100
304 Cabriolet	Cab	70-75	1.100	200
304 Coupe	Cpe	70-75	700	100
504 Cabriolet	Cab	69-75	2.000	400
504 Coupe	Cpe	69-75	1.500	300
504 Cabriolet V6	Cab	74-77	2.400	400
504 Coupe V6	Cpe	74-77	1.700	300
504 Cabriolet	Cab	77-83	2.200	400
504 Coupe	Cpe	77-83	1.600	300
504 Coupe V6 TI	Cpe	77-83	1.800	300

PLYMOUTH (US)

Savoy	Sed	54-55	1.500	300
Barracuda	Cab	67-69	2.200	400
Barracuda	Cpe	67-69	1.900	400
Barracuda	Cpe	70-71	2.000	400
Barracuda	Cab	70-71	2.300	400
Barracuda 440	Cpe	70-71	3.100	600
Road Runner	Cab	69-70	3.400	600
Roadrunner	Htp	68-70	2.600	500
Road Runner 440	Cab	69-70	4.600	800
Roadrunner 440	Htp	68-70	3.900	700
GTX	Cab	68-69	3.000	500
GTX	Cpe	68-70	2.600	500
GTX 440	Cab	68-69	4.000	700
GTX 440	Cpe	68-70	3.600	600

PONTIAC (US)

Le Mans GTO	Htp	64-65	2.500	300
Le Mans GTO	Cab	64-65	3.100	600
GTO	Htp	66-67	2.500	400
GTO	Cpe	66-67	2.000	400
GTO	Cab	66-67	2.900	600
GTO	Htp	68-69	2.300	300
GTO	Cab	68-69	3.200	600
GTO	Htp	70	2.800	300
GTO	Cab	70-71	3.600	700
GTO	Htp	71-72	1.900	400
Grand Prix	Htp	62-66	2.000	300
Grand Prix	Htp	67-68	1.600	200
Grand Prix	Htp	69-71	1.400	200
Grand Prix SSJ	Htp	70-71	1.700	200
Grand Prix Convertible	Cab	67	2.600	500
Ex	Sta	67-70	1.200	200
Executive	Sed	67-70	1.100	200
Executive	Htp	67-70	1.400	200
Firebird	Cab	67-69	2.000	400
Firebird	Cpe	67-73	1.700	200
Firebird Ram Air 400	Cpe	67-69	1.900	400
Firebird Ram Air 400	Cab	67-69	2.100	400
Firebird Trans Am	Cab	69	3.100	500
Firebird Trans Am	Cpe	69-73	2.000	400

PORSCHE (D)

356 1100/1300	Cab	50-54	6.900	1.300
356 1100/1300	Cpe	50-54	5.100	1.000
356 1300/1500/Super	Cab	51-55	7.000	1.300
356 1300/1500/Super	Cpe	51-55	5.100	1.000
356 1500 Speedster	Rds	54-55	9.300	2.000
356 A 1300/1300 Super	Cab	55-57	6.300	1.200
356 A 1300/1300 Super	Cpe	55-57	4.500	900
356 A 1600/1600 Super	Cab	58-59	6.900	1.300
356 A 1600/1600 Super	Cpe	58-59	5.000	1.000
356 A 1600 Speedster	Rds	55-58	9.500	1.800
356 A 1500/1600 GS Carerra	Cpe	55-59	9.300	1.500
356 A 1500/1600 GS Carrera	Cab	55-59	11.100	2.600
356 A 1500 GS Carrera Spds.	Rds	55-58	16.400	3.400
356 A 1600 Convertible D	Rds	58-59	8.000	1.700
356 B 1600	Cab	59-63	6.400	1.200
356 B 1600	Cpe	59-63	4.100	800
356 B 1600 Roadster	Rds	59-61	7.100	1.500
356 B 1600 GS Carrera GT	Cpe	60-61	9.000	2.100
356 B 2000 GS Carrera 2	Cab	61-63	12.600	2.900
356 B 2000 GS Carrera 2	Cpe	61-63	10.800	2.500
356 C/SC 1600	Cab	63-65	6.000	1.200
356 C/SC 1600	Cpe	63-65	4.500	900
356 C 2000 GS Carrera 2	Cab	63-64	12.600	2.900
356 C 2000 GS Carrera 2	Cpe	63-64	10.800	2.500
912	Cpe	65-69	1.700	300
912E	Cpe	74-76	2.200	400
911/911L 2.0	Cpe	64-67	2.200	400
911T 2.0	Cpe	67-69	2.000	400
911E 2.0	Cpe	68-69	2.200	400
911S 2.0	Cpe	66-69	2.500	400

Escaneado con CamScanner

COTIZACIÓN

MARCA Y MODELO	Carroc.	Años	Ptas x 1.000 +	Ptas x 1.000 -
911T 2.2	Cpe	69-71	2.000	400
911E 2.2	Cpe	69-71	2.200	400
911S 2.2	Cpe	69-71	2.500	1.100
911T 2.4	Cpe	71-73	2.100	400
911E 2.4	Cpe	71-73	2.300	400
911S 2.4	Cpe	71-73	2.600	500
911 Carrera RS 2.7	Cpe	72-73	6.500	1.200
911 2.7	Cpe	73-75	2.200	400
911S 2.7	Cpe	73-75	2.400	400
911 Carrera 2.7	Cpe	74-75	2.900	500
911 2.7	Cpe	75-77	2.300	400
911 Carrera 3.0	Cpe	76-77	2.700	500
911 SC 3.0	Cpe	77-80	2.400	400
911 SC 3.0	Cpe	80-83	2.600	500
911 SC 3.0	Cab	82-83	3.300	600
911 Carrera 3.2	Cpe	83-89	2.900	500
911 Carrera 3.2	Cab	83-89	3.500	600
911 Carrera 3.2 USA	Cpe	83-89	2.800	500
911 Carrera 3.2 USA	Cab	83-89	3.400	600
911 Turbo 3.0	Cpe	74-77	3.100	600
911 Turbo 3.3	Cpe	77-89	3.400	600
911 Turbo 3.3	Cab	87-89	4.600	800
914/4	Cpe	69-75	1.300	200
914/6	Cpe	69-72	2.700	500
914/2.0	Cpe	72-75	1.500	300
924	Cpe	75-85	900	200
924 S	Cpe	85-87	1.000	200
924 Turbo	Cpe	78-80	1.200	200
924 Turbo	Cpe	80-82	1.300	200
924 Carrera GT	Cpe	80-82	2.500	500
924 Carrera GTS	Cpe	80-82	4.800	800
944	Cpe	81-85	1.300	200
944	Cpe	85-89	1.400	200
944 S	Cpe	86-89	1.500	300
944 Turbo	Cpe	85-88	1.700	300
928	Cpe	77-82	2.200	400
928 S	Cpe	79-86	2.600	500
928 S4	Cpe	86-89	2.900	500
RENAULT (F)				
KJ 6 CV	2dS	23-24	1.300	200
KJ 6 CV	Tou	23-24	1.500	300
KZ 10 CV	Tou	23-31	2.900	500
KZ 10 CV	4dS	23-31	1.700	300
NN 6 CV	Tou	25-29	2.500	400
NN 6 CV	4dS	25-29	1.700	300
Monasix / Monastella	Tou	28-32	2.200	400
Monasix / Monastella	4dS	28-32	1.600	300
Monasix / Monastella	Cab	28-32	2.600	500
Vivasix	4dS	28-31	3.200	600
Vivasix	Tou	28-31	5.400	1.000
Vivastella	Cab	29-33	6.200	1.200
Vivastella	4dS	29-33	3.600	600
Primaquatre	2dS	31-33	1.600	300
Primaquatre	4dS	31-33	1.500	300
Vivaquatre	4dS	31-35	1.600	300
Monaquatre	Cpe	32-35	1.800	300
Monaquatre	Sed	32-35	1.700	300
Monaquatre	Cab	34-35	3.000	500
Primastella	4dS	32-34	3.000	500
Primastella	Cab	32-34	5.800	1.100
Primastella	2dS	32-34	3.400	600
Vivastella	4dS	33-35	3.100	600
Vivastella	Plm	33-39	3.400	600
Celtaquatre	Cpe	34-35	1.600	300
Celtaquatre	4dS	34-35	1.400	300
Primaquatre	4dS	34-35	1.300	200
Primaquatre	Cab	34-35	2.600	500
Vivasport	Cpe	34-35	4.300	800
Vivasport	Cab	34-35	6.900	1.300
Vivasport	4dS	34-38	2.600	500
Celtaquatre	4dS	35-38	1.600	300
Primaquatre	4dS	36-39	1.800	300
Primaquatre	Cab	36-39	3.200	600
Primaquatre	Cpe	36-39	2.200	400
Vivaquatre	4dS	36-39	2.000	300
Viva Grand Sport	Cpe	36-39	5.000	1.000
Viva Grand Sport	Cab	36-39	8.700	1.600
Viva Grand Sport	4dS	36-39	3.000	500
Novaquatre	4dS	37-39	2.000	300
Juvaquatre	2dS	38-39	1.100	200
Juvaquatre	Sed	46-48	1.000	200
Juvaquatre	4dS	47-53	1.100	200
4 CV	CbL	50-53	1.200	200
4 CV	CbL	54-61	1.100	200
4 CV	4dS	54-61	1.000	200
Colorale Prairie	Sta	50-55	900	200
Colorale Savanne	Sta	50-55	1.000	200
Break Juvaquatre	Sta	51-55	800	200
Fregate	Cab	52-56	1.400	200
Fregate	4dS	56-60	1.700	300
Domaine / Manoir	Sta	56-60	1.200	200
Dauphinoise	Sta	56-60	800	200
Dauphine / Ondine	4dS	56-65	700	200
Dauphine / Ondine Gordini	4dS	58-68	1.000	200
Dauphine 1093	4dS	62-63	1.100	200
Floride	Cpe	59-62	1.300	200
Floride	Cab	59-62	1.800	300
Floride S	Cab	62-63	1.900	300
Caravelle	Cpe	62-63	1.400	200
Caravelle 1100	Cab	64-65	2.000	300
Caravelle 1100	Cpe	64-68	1.500	300
R 4	4dS	61-67	400	100
R 4	Sta	68-80	300	100
R 8 / 10	4dS	62-73	400	100
R 8 Gordini	4dS	65-70	1.300	200
R 8 S	4dS	69-71	500	100
R16	4dS	65-70	400	100
R16 L/TL	4dS	69-74	400	100
R16 TS	4dS	68-76	500	100
R16 TX	4dS	74-78	500	100
R12 Gordini	4dS	71-74	900	200
R15 TL/GTL	Cpe	71-79	400	100
R15 TS / R17 TL	Cpe	71-76	500	100
R17 TS Gordini	Cpe	71-76	700	400
R 5 Turbo 1	2dS	80-83	2.100	300
R 5 Turbo 2	2dS	84-85	1.900	300
RENAULT-ALPINE (F)				
A 106	Cpe	55-61	2.600	500
A 108 Coupe 2+2	Cpe	59-63	2.100	400
A 108 Berlinette	Cpe	61-63	3.300	600
A 110 1100 V70	Cpe	64-68	2.800	500
A 110 1100/1300 GT4	Cpe	63-68	2.200	400
A 110 1300 G	Cpe	66-70	3.300	600
A 110 1300 S	Cpe	66-70	3.700	700
A 110 1300 V85	Cpe	70-76	3.100	500
A 110 1500/1600	Cpe	67-69	2.900	500
A 100 1600 S	Cpe	69-72	4.200	700
A 110 1600 SC/SI	Cpe	72-75	3.700	700
A 100 1600 SX	Cpe	75-77	3.400	600
A 310 1600	Cpe	71-74	2.000	400
A 310 1600 Inj.	Cpe	74-76	1.800	300
A 310 V6	Cpe	77-80	2.000	400
A 310 V6	Cpe	80-85	2.200	400
A 310 V6 Gr.4	Cpe	82-85	2.400	400
ROLLS-ROYCE (GB)				
Silver Ghost	Cab	07-26	31.000	7.200
Silver Ghost	Sed	07-26	21.900	5.100
Silver Ghost	Sdc	07-26	25.400	5.900
Silver Ghost	Tou	07-26	33.000	7.600
Silver Ghost	Rds	07-26	35.900	8.400
Silver Ghost	Plm	07-26	23.600	5.500
20 HP	Cpe	22-31	8.100	1.900
20 HP	Cab	22-31	11.300	2.600
20 HP	Sdc	22-31	9.200	2.200
20 HP	Rds	22-31	12.000	2.300
20 HP	Sed	22-31	7.700	1.800
20 HP	Tou	22-31	10.700	2.500
Phantom I	Cab	25-29	23.200	5.400
Phantom I	Tou	25-29	24.200	5.600
Phantom I	Sed	25-29	15.900	3.700
Phantom I	Sdc	25-29	20.000	4.700
Phantom I	Plm	25-29	18.200	4.300
Phantom I	Lan	25-29	20.000	4.700
20/25	Cab	29-36	8.600	2.000
20/25	Plm	29-36	6.700	1.600
20/25	Lan	29-36	7.700	1.800
20/25	Sdc	29-36	7.200	1.700
20/25	Sed	29-36	6.500	1.600
20/25	Tou	29-36	9.700	2.300
Phantom II	Sdc	29-35	17.900	4.200
Phantom II	Cab	29-35	24.200	5.600
Phantom II	Sed	29-35	15.900	3.700
Phantom II	Tou	29-35	25.900	6.000
Phantom II	Lan	29-35	19.200	4.400
Phantom II	Plm	29-35	16.900	3.900
25/30	Cab	36-38	7.800	1.900
25/30	Plm	36-38	6.700	1.600
25/30	Sdc	36-38	7.200	1.700
25/30	Sed	36-38	6.200	1.300
Phantom III	Cab	36-39	25.900	6.000
Phantom III	Plm	36-39	20.000	4.700
Phantom III	Sdc	36-39	22.500	5.200
Phantom III	Sed	36-39	17.500	4.100
Wraith	Plm	38-39	8.500	2.000
Wraith	Sed	38-39	7.500	1.800
Silver Wraith SWB	Plm	46-53	7.700	1.800
Silver Wraith SWB	Sed	46-53	7.000	1.700
Silver Wraith LWB	Sed	52-58	7.600	1.800
Silver Wraith LWB	Plm	52-58	8.400	2.000
Silver Dawn	Cab	49-55	11.500	2.700
Silver Dawn	Sed	49-55	6.200	1.400
Silver Cloud I	Cab	55-59	15.500	3.700
Silver Cloud I	4dS	55-59	5.800	2.600
Silver Cloud II	4dS	59-62	5.400	1.000
Silver Cloud II	Cab	59-62	14.300	3.400
Phantom V	Plm	59-68	11.600	2.700
Silver Cloud III	4dS	62-66	6.200	1.200
Silver Cloud III Park Ward	Cab	62-66	12.600	3.000
Silver Cloud III Park Ward	Cpe	62-66	8.100	1.900
Silver Cloud III Flying Spur	4dS	62-66	10.300	2.400
Silver Shadow 6.3	4dS	65-70	4.200	800
Silver Shadow 6.8	4dS	70-76	3.800	800
Silver Shadow MPW	Cab	67-71	7.800	1.800
Silver Shadow MPW	Cpe	67-71	5.800	1.100
Silver Shadow II	4dS	77-80	3.800	800
Phantom VI 6.3	Plm	68-78	23.400	5.400
Corniche	Cab	71-85	7.800	1.800
Corniche	Cpe	72-85	5.800	1.100
Camargue	Cpe	75-86	6.600	1.300
Silver Wraith II	4dS	77-80	4.200	800
Silver Spirit	4dS	80-90	5.000	1.000
Corniche II	Cab	85-90	12.500	2.900
Silver Spur	4dS	80-90	5.400	1.000
ROVER (GB)				
8 HP	Tou	20-25	1.900	300
16/50	4dS	26-28	1.900	300
16/50	Tou	26-28	2.600	400
16 HP Light Six	4dS	28-32	2.100	300
16/50	Tou	28-32	2.700	400
10/25	Cab	28-33	2.100	300
10/25	Sed	28-33	1.600	200
P1-10 HP	Sed	34-36	1.500	200
P1-12 HP	Sed	34-36	1.700	200
P1-12 HP	Tou	34-36	2.300	400
P2-10 HP	Sed	37-40	1.400	200
P2-10 HP	Sed	45-48	1.300	200
P2-12 HP	Sed	37-40	1.600	200
P2-12 HP	Sed	45-48	1.500	200
P2-14 HP	Sed	37-40	1.700	200
P2-14 HP	Sed	45-48	1.600	200
P2-16 HP	Sed	37-40	1.800	200
P2-16 HP	Sed	45-48	1.700	200
P3-60	4dS	48-49	1.300	200
P3-75	4dS	48-49	1.400	200
P4-75	4dS	49-54	1.400	200
P4-60	4dS	54-59	1.200	200
P4-75	4dS	55-59	1.200	200
P4-90	4dS	55-59	1.300	200
P4-105	4dS	56-59	1.300	200
P4-80	4dS	59-62	1.000	200
P4-100	4dS	59-62	1.200	200
P4-95 / 110	4dS	62-64	1.100	200
P5 3 Litre Saloon	4dS	59-62	1.200	200
P5 3 Litre Saloon MK II	4dS	63-64	1.200	200
P5 3 Litre Coupe MK II	Cpe	63-64	1.400	200
P5 3 Litre Saloon MK III	4dS	65-67	1.300	200
P5 3 Litre Coupe MK III	Cpe	65-67	1.500	200
P5B 3,5 Litre Saloon	4dS	67-73	1.600	200
P5B 3,5 Litre Coupe	Cpe	67-73	1.800	200
P6 2000/2200	4dS	63-76	800	100
P6 3500	4dS	67-76	900	200
2300 / 2600 SD1	4dS	77-85	700	200
3500 SD1 Vitesse	4dS	76-87	900	200
SAAB (S)				
92	2dS	49-56	1.300	200
93	2dS	56-60	1.000	200
95	Sta	59-68	900	200
96	2dS	60-68	800	100
750 GT	2dS	60-62	1.100	200
Sport/Monte Carlo	2dS	62-67	1.100	200
95 V4	Sta	66-79	700	200
96 V4	2dS	66-80	800	100
99	Sed	67-71	600	100
Sonett II	Cpe	66-67	2.000	400
Sonett II V4	Cpe	67-70	1.800	300
Sonett III	Cpe	70-74	1.700	300
SEAT (E)				
1400	Sed	53-54	1.100	100
1400 A	Sed	54-55	900	100
1400 B	Sed	55-60	1.000	80
1400 C	Sed	60-64	700	150
600	2dS	57-61	800	150
600	2dS	61-63	700	80
600 D	2dS	63-70	500	150
600 Descapotable	2dS	58-70	700	80
600 E	2dS	70-73	350	100
600 L Especial	2dS	72-73	400	150
800	Sed	64-67	700	80
1500 Berlina	Sed	63-72	600	150
1500 Familiar	Sta	63-72	750	80
850 Berlina	2dS	66-74	250	80
850 4 puertas	Sed	67-73	300	100
850 Coupé	Cpé	67-69	400	100
850 Sport Coupé	Cpé	70-72	450	300
850 Spider	Spd	69-72	1.000	200
124 Sport Coupé 1600	Cpé	70-72	700	200
124 Sport Coupé 1800	Cpé	72-75	600	100
Sport 1200	Cpé	75-79	350	100
Sport 1430	Cpé	77-79	400	
SIMCA (F)				
6 CV	Sed	35-37	1.100	200
6 CV	Cab	35-37	1.500	300
6 CV	Cpe	35-37	1.300	400
11 CV	Cab	35-37	2.400	300
11 CV	Sed	35-37	1.700	200
5 CV	Sta	36-49	800	200
5 CV	CbL	36-49	1.200	200
5 CV	2dS	36-49	1.100	300
8	Cpe	38-49	1.500	400
8	Cab	38-49	2.200	200
8	4dS	38-49	800	

Escaneado con CamScanner

6	Sta	49-51	500	100
6	CbL	49-51	700	200
8-1200	4dS	49-51	600	200
8 Sport	Cab	49-51	3.400	600
8 Sport	Cpe	49-51	2.600	500
1200 Sport	Cpe	51-54	2.200	400
1200 Sport	Cab	51-54	3.000	500
Aronde 9	Sta	51-55	700	100
Aronde 9	2/4	51-55	800	100
Aronde 9 Grand Large	Htp	52-55	1.000	200
Aronde Coupe de Ville	Cpe	54-56	1.400	300
Aronde Weekend	Cab	55-56	2.000	400
Aronde 1300	4dS	55-58	700	100
Aronde Grand Large	Htp	55-58	1.300	200
Aronde Châtelaine	Sta	55-60	500	100
Aronde Océane	Cab	56-63	1.700	300
Aronde Plein Ciel	Cpe	56-63	1.400	300
Aronde Berline	4dS	58-64	700	100
Aronde Grd. Large/Monaco	Htp	58-63	1.400	300
Aronde Montlhéry	4dS	58-63	900	200
Aronde Châtelaine/Castel	Sta	60-63	700	100
Vedette Trianon	4dS	54-57	1.000	200
Vedette Versailles	4dS	54-57	1.100	200
Vedette Régence	4dS	54-57	1.200	200
Vedette Beaulieu	4dS	57-60	1.300	200
Vedette Chambord	4dS	57-61	1.400	200
Vedette Présidence	4dS	57-61	1.600	300
Vedette	Sta	57-61	1.200	200
Vedette Marly	Sta	54-57	1.100	200
Ariane 8	4dS	57-60	800	200
Ariane 4	4dS	57-60	400	100
Ariane 4	4dS	60-63	500	100
1000	4dS	61-68	400	100
1000 GL / GLS	4dS	68-78	500	100
1000 Coupe	Cpe	62-67	700	100
1000 Rallye 1	4dS	69-78	600	100
1000 Rallye 2	4dS	72-78	700	200
1000 Rallye 3	4dS	77-78	800	200
1300	Sta	65-69	400	100
1300/1500	4dS	63-69	400	100
1200 S	Cpe	67-71	800	200

STUDEBAKER (US)

Champion Starlight	Cpe	47-49	1.700	300
Champion Starlight	Cpe	53-54	2.200	400
Champion Starliner	Htp	52-54	2.400	400
Champion Pelham	Sta	56-57	1.200	200
Champ	Sta	57-58	1.000	200
Champion Scotsman	Sed	57-58	900	200
Commander 6	Cpe	47-50	1.400	200
Commander Six	Cab	47-50	2.400	400
Commander Six	Sed	47-50	1.300	200
Commander Starlight	Cpe	47-50	1.700	300
Land Cruiser	Sed	47-49	1.400	200
Land Cruiser	Sed	50-52	1.500	200
Land Cruiser	Sed	53-54	1.300	200
Commander Eight	Sed	51-52	1.300	200
Commander Eight	Cab	51-52	2.900	500
Commander Eight	Sed	53-55	1.200	200
Commander Eight	Sta	54-55	1.500	300
Commander Eight	Sta	56-58	1.400	200
Commander Eight	Sed	56-58	1.100	200
Commander	Cpe	53-55	1.700	300
Commander Starlight	Cpe	51-52	1.700	300
Commander Starliner	Htp	52-55	1.900	400
President	Htp	55	2.400	400
President	Cpe	55	2.200	400
President	Sed	55-57	1.400	300
President	Sta	56-57	1.700	300
Flight Hawk	Cpe	56	1.800	300
Power Hawk	Cpe	56	1.700	300
Sky Hawk	Htp	56	2.000	400
Golden Hawk	Htp	56-58	2.700	500
Silver Hawk Six	Cpe	57-58	1.700	300
Silver Hawk Eight	Cpe	57-59	1.700	300
Lark	Htp	59-62	1.400	300
Lark	Sed	59-63	1.100	200
Lark	Sta	59-63	1.100	200
Lark Convertible	Cab	60-62	2.100	400
Lark Daytona	Cab	62-63	1.900	400
Lark Daytona	Htp	62-63	1.500	300
Hawk	Cpe	60-61	1.900	400
Hawk GT	Htp	62-64	2.000	400
Avanti	Cpe	63-64	3.000	500
Avanti Supercharged	Cpe	63-64	4.300	900
Cruiser	Sed	63-66	1.200	200
Challenger	Sta	64	1.000	200
Challenger	Sed	64	1.000	200
Day	Htp	64	1.300	200
Day	Sta	64-66	1.100	200
Daytona	Cab	64	1.700	300
Daytona	Sed	64-66	1.000	200
Commander	Sed	64-66	1.000	200
Commander	Sta	64-66	1.000	200
Wagonaire	Sta	66	1.100	200

SUNBEAM (GB)

90	4dS	50-56	1.900	400
90 Mk II/III	Cab	50-56	3.000	500
Alpine Roadster	Rds	53-55	3.500	600
Rapier	2dS	55-57	900	200
Rap	2dS	57-61	900	200
Rapier Series II/III	Cab	57-61	1.900	300
Rapier Series IIIa	Cab	61-63	1.800	300
New Rapier	2dS	68-76	800	200
Rapier Series IIIa/IV	2dS	61-65	900	200
Rapier Series V	2dS	65-68	900	200
Alpine Series I/II	Cab	59-62	2.100	400
Alpine Series III	Cab	62-63	1.900	400
Alpine Series IV	Cab	63-65	1.800	300
Alpine Series V	Cab	65-68	2.000	400
Harrington Alpine	Cpe	61-63	3.000	500
Venezia Superleggera	Cpe	64-65	1.900	300
Alpine 260 Tiger	Cab	64-67	3.000	600
Alpine 289 Tiger	Cab	67-68	3.400	700
Imp / Chamois	2dS	64-74	500	100
Imp / Chamois Sport	2dS	66-76	600	100
Californian / Stiletto	Cpe	67-72	700	100
Husky	Sta	68-72	500	100
Vogue / Hunter	4dS	66-70	600	100
Vogue Estate	Sta	68-70	600	100
Minx	4dS	67-70	600	100
Minx	Sta	68-70	600	100
Sceptre	4dS	68-74	700	100

TALBOT-LAGO (F)

Special	2dS	37-39	9.200	2.000
Special	Cpe	37-39	18.100	4.200
Special	Cab	37-39	23.100	5.400
SS	2dS	38-39	18.000	4.200
SS	Cpe	38-39	23.700	5.500
SS	Cab	38-39	27.800	6.400
Record	2dS	46-49	8.700	1.900
Record	Cab	46-49	12.900	2.700
Record	4dS	46-51	7.600	1.600
Record	4dS	52-55	6.600	1.400
Grand Sport	Cpe	48-51	11.700	2.500
Grand Sport	Cpe	52-55	11.800	2.500
Baby	4dS	49-50	4.600	900
Baby	Cab	49-50	8.700	1.900
Baby/4	4dS	51-52	3.800	700
Baby/6	4dS	51-54	4.500	900
2500 Tourisme Rapid	Cpe	55-57	7.800	1.700
America (BMW)	Cpe	57-58	11.800	2.500
America (Simca)	Cpe	58-59	8.500	1.800

TRIUMPH (GB)

Super Seven	Tou	27-30	2.200	400
Super Seven	2dS	27-30	1.300	200
Super Seven Sports	Rds	27-30	2.400	400
Super Eight	Tou	30-32	2.200	400
Super Eight	2dS	30-32	1.400	200
Super Nine	Sed	32-34	1.500	300
Southern Cross	Tou	32-34	4.000	800
Gloria 10 / 12	4dS	34-37	2.300	400
Gloria Sports	Tou	34-35	4.400	900
Gloria Southern Cross	Rds	34-37	5.600	1.100
Gloria Six	4dS	34-37	2.600	500
Gloria Six Sports	Tou	34-37	4.800	1.000
Gloria Six Sports	Rds	34-37	6.400	1.200
Dolomite 16	4dS	38-39	2.800	500
Dolomite Roadster	Cab	38-39	7.000	1.400
1800 Saloon	4dS	46-49	1.500	300
1800 Roadster	Cab	46-49	4.200	800
2000 Roadster	Cab	48-49	4.500	900
Renown	4dS	49-55	1.700	300
Mayflower	2dS	49-53	900	200
TR 2	Rds	53-55	3.100	500
TR 3	Rds	55-57	3.300	600
TR 3A	Rds	57-61	3.600	600
TR 3B	Rds	62	3.200	600
Italia 2000	Cpe	60-61	2.700	500
TR 4	Cab	61-65	2.900	500
TR 4A IRS	Cab	65-67	3.100	600
TR 5 PI	Cab	67-68	3.600	600
TR 250	Cab	67-68	2.900	500
TR 6 PI/CP	Cab	69-72	3.200	600
TR 6 PI/CR	Cab	72-75	2.900	500
TR 6 US	Cab	69-76	2.600	500
Herald	2dS	59-61	500	100
Herald	Cab	59-61	1.000	200
Herald	Cpe	59-61	600	100
Herald 1200	Cab	61-67	1.100	200
Herald 1200	Sta	61-67	500	100
Herald 1200	Cpe	61-67	700	200
Herald 1200	2dS	61-70	500	100
Herald 12/50	2dS	63-67	600	100
Herald 13/60	Cab	67-71	1.100	200
Herald 13/60	2dS	67-71	600	100
Herald 13/60	Sta	67-71	500	100
Vitesse 1600	Cab	62-66	1.200	200
Vitesse 1600	2dS	62-66	700	100
Vitesse 2 litre	Cab	66-71	1.300	200
Vitesse 2 litre	2dS	66-71	800	200
Spitfire Mk I	Cab	62-65	1.400	300
Spitfire Mk II	Cab	65-67	1.400	200
Spitfire Mk III	Cab	67-70	1.300	200
Spitfire Mk IV	Cab	70-74	1.200	200
Spitfire 1500	Cab	74-81	1.200	200
GT6 Mk I	Cpe	66-68	1.500	300
GT6 Mk II	Cpe	68-70	1.400	200
GT6 Mk III	Cpe	70-73	1.300	200
2000 Mk I	4dS	63-69	600	100
2000 Mk I	Sta	66-69	600	100
2000 Mk II	Sta	69-75	600	100
2000 Mk II	4dS	69-75	600	100
2000 TC	4dS	75-77	600	100
1300 / 1300 TC	Sed	65-70	400	100
2.5 PI	4dS	68-75	700	100
2.5 PI	Sta	68-75	700	100
2500 TC / S	4dS	74-77	700	100
2500 TC / S	Sta	74-77	700	100
Toledo	Sed	70-76	300	100
1500	4dS	70-74	400	100
1500 TC	4dS	74-76	400	100
Stag	Cab	70-77	2.200	400
Dolomite 1850 HL	4dS	72-80	500	100
Dolomite Sprint	4dS	73-80	800	200
Dolomite 1300 / 1500	Sed	76-80	400	100
TR 7	Cpe	75-81	1.100	200
TR 7 Convertible	Cab	79-81	1.400	200
TR 8	Cpe	79-81	1.800	300
TR 8 Convertible	Cab	80-81	2.300	400

VANDEN PLAS (GB)

Princess 4 Litre	Plm	59-68	1.900	300
Princess 3 Litre Mk I/II	4dS	59-64	1.400	200
Princess 4 Litre RR	4dS	64-68	1.600	200
Princess 1100	4dS	64-68	600	100
Princess 1300	4dS	68-74	700	100

VOLKSWAGEN (D)

Typ 82 Kübelwagen	Off	42-44	2.800	500
Typ 166 Schwimmwagen	Off	42-44	3.600	700
Escarabajo (Brezel)	2dS	48-53	1.500	300
Escarabajo (Oval)	2dS	54-57	1.300	300
Escarabajo 1200	2dS	57-66	900	200
Escarabajo 1200	2dS	67-79	600	100
Escarabajo 1300/1500	2dS	65-73	800	200
Escarabajo 1302 / 1303	2dS	70-75	700	200
Escarabajo Cabrio Hebmnller	Cab	48-50	3.500	600
Escarabajo Cabrio Karmann	Cab	51-53	3.000	500
Escarabajo Cabrio 1200	Cab	54-60	2.000	300
Escarabajo Cabrio 1200/1300	Cab	60-66	1.800	300
Escarabajo Cabrio 1500	Cab	66-70	1.700	300
Escarabajo Cabrio 1302 LS	Cab	70-72	1.500	300
Escarabajo Cabrio 1303 LS	Cab	72-79	1.900	300
Karmann-Ghia 14 1200	Cpe	55-59	1.700	300
Karmann-Ghia 14 1200	Cab	57-59	2.100	300
Karmann-Ghia 14 1200	Cpe	59-65	1.400	300
Karmann-Ghia 14 1200	Cab	59-65	1.800	300
Karmann-Ghia 14 1300/1500	Cab	65-70	1.700	300
Karmann-Ghia 14 1300/1500	Cpe	65-70	1.300	200
Karmann-Ghia 14 1600	Cab	70-74	1.800	300
Karmann-Ghia 14 1600	Cpe	70-74	1.400	300
Karmann-Ghia 34 1500/1600	Cpe	61-69	1.200	200
1500/1600	2dS	63-73	500	100
1500/1600 Variant	Sta	63-73	500	100
1600 TL Fliessheck	2dS	65-73	700	100
411	2dS	68-72	600	100
411 Variant	Sta	69-72	500	100
412	4dS	72-74	500	100
412 Variant	Sta	72-74	400	100
K 70	4dS	70-75	600	100
181 (Safari)	Tou	70-74	700	100
Polo	3dS	75-81	300	100
Golf I	Sed	74-83	400	100
Golf I GTi 1600	Sed	75-82	500	100
Golf I GTi 1800	Sed	82-83	700	100
Scirocco	Cpe	74-81	500	100
Scirocco GTi / GLi	Cpe	75-81	600	100

VOLVO (S)

PV 444 A	2dS	47-50	1.700	300
PV 444 B-E	2dS	50-54	1.600	300
PV 444 H/K	2dS	54-57	1.300	200
PV 444 L	2dS	57-58	1.200	200
PV 445	Sta	53-60	1.100	200
PV 544 A/B B-16	2dS	58-61	1.300	200
PV 544 C-G B-18	2dS	61-65	1.500	300
PV 544 Sport B-18	2dS	61-65	1.700	300
P 210 B-16	Sta	60-62	1.100	200
P 210 B-18	Sta	62-69	1.200	200
121 / 122S B-16	Sed	57-61	1.100	200
121 / 122S B-18	Sed	61-68	1.000	200
121 / 122S B-20	Sed	68-70	1.000	200
123 GT	2dS	67-69	1.500	300
P 221	Sta	62-69	1.000	200
P 1800	Cpe	61-63	1.700	300
P 1800 S	Cpe	63-69	1.600	300
P 1800 E	Cpe	69-72	1.600	300
P 1800 ES	Sta	71-73	1.900	300
142/144	Sed	67-74	700	100
145	Sta	67-74	700	200
164	4dS	68-74	900	200
262 C Bertone	Cpe	77-81	1.500	300

Escaneado con CamScanner

MERCADO

¿Es usted un enamorado de los clásicos? ¿Le gustaría volver a tener su primer coche, o el del abuelo? ¿Ha pensado ya cuál será la próxima pieza de su colección? En el Mercado de Motor Clásico se reune la oferta más amplia de modelos de todas las marcas y épocas dentro de nuestras fronteras. Un completo escaparate en el que, rebuscando un poco, podrá encontrar el automóvil de sus sueños. Si lo que desea es anunciar su coche para vender, puede hacerlo sencillamente llamando a nuestros servicios de contratación (tel. 91 347 05 97) o bien enviando el cupón que aparece al final de esta sección, por correo o al fax 91 347 04 62. ¡Suerte!

VENDO COCHES

ALFA ROMEO

● **2000 GTV. Año 1983.** 63.000 Km. Original. Negro. 575.000 Pts. Tlf. 93-8918171 Tlf. 656-419292 Ref nº 157.321

● **GTV 2.5.** Muy nuevo. Tlf. 93-4111603 Ref nº 157.816

● **GTV 2.5. Año 1983.** Aire. ITV. Recién revisado. 650.000 Pts. Tlf. 972-271979 Ref nº 157.135

● **Gulia 1.3 GT Junior.** 1ª serie. Precio cota M. Clásico menos psibles gastos. Tlf. 686-403511 Ref nº 156.259

ALPINE

● **A110 1.300. Año 1971.** Rojo. Z-A. Excelente estado. 40.000 Km. 3.000.000 Pts. Tlf. 630-517665 Ref nº 158.225

● **V6 GT Turbo. Año 1986.** Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 156.141

AUSTIN

● **A 50.** Totalmente original. 800.000 Pts. Tlf. 649-905364 Ref nº 156.408

● **A50. Año 1955.** Totalmente original. Tapicería cuero. 800.000 Pts. Tlf. 91-3022745 Ref nº 158.392

AUSTIN-HEALEY

● **3000 MKIII BJ8 PH2. Año 1966.** Rojo. Matrícula histórica. 4.400.000 Pts. Tlf. 617-392354 Ref nº 152.698

AUTO UNION

● **Munga.** Perfecto estado. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 149.862

BENTLEY

● **MK 6. Año 1949.** Dos muy

SERGIO ROMAGOSA S.L.

CORREDURIA DE SEGUROS

SEGUROS ESPECIALES PARA VEHÍCULOS DE COLECCIÓN

12 AÑOS DE DEDICACIÓN EXCLUSIVA a la creación y consolidación de estos seguros en España y MILES DE CLIENTES SATISFECHOS, nos permiten dar UN BUEN ASESORAMIENTO en esta materia.

¡LLÁMENOS Y LO COMPROBARÁ! Tel: 91-665.80.20

NºRegistro D.G.S.: J-1709/ Concertado seguro de Responsabilidad Civil, conforme al Art. 15 Ley 9/1992

O contacte con nuestros colaboradores provinciales

Alicante - 512.48.53 / Caballero Asociados, S.L.
Asturias - 639.22.04.02 / Lepoldo Escobedo.
Baleares - 71.72.76 / Gabriel Ferragut.
Barcelona - 317.29.42 / Enrique Peribáñez.
Cantabria - 607.51.16.94 / Miguel A. Beivide.
Granada - 22.12.73 / Alfonso F. Figares, S.L.
Gran Canaria - 76.12.47 / Mario Domínguez.
Málaga - 277.90.68 / Mª Jesús Gutiérrez.
Ourense - 24.13.53 / Javier Firvida.
Pontevedra - 20.40.10 / GORS, S.L.
S/C Tenerife - 38.39.89 / Schippers, S.L.
Sevilla - 422.07.43 / Ignacio Porras.
Valencia - 361.11.66 / Avance, SCP.
Zaragoza - 38.62.12 / José M. Bernad.

Escaneado con CamScanner

elegantes tonos verdes, tapicería cuero verde, maderas nogal perfectas. Restaurado nivel ganador concurso. Excelente mecánica. 6.500.000 Pts. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.098

● **Turbo R LHD. Año 1990.** Literalmente nuevo. Volante izquierda. Negro y cuero negro. Sólo 28.000 km. Todos los lujos. Perfecto, casi estrenar. Historial oficial Rolls-Royce. Precio 31.000 libras. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.522

BMW

● **2800. Año 1972.** Gris. Muy buen estado. ITV. Documentación al día. 875.000 Pts. Urge Tlf. 649-091025 Ref nº 156.932

● **507. Año 1957.** Con Hard Top. Color marfil. Perfecto. Tlf. 619-944290 Ref nº 155.997

● **628 CSI. Año 1982.** 131.000 km. Un dueño. Blanco, cuero negro. Impecable. Santander. Tlf. 678-728099 Ref nº 154.865

● **635 CSI Aut. Año 1982.** Matrícula U.K. Volante derecha. Gris metalizado con cuero negro. Muy buen estado. 495.000 Pts. Aloha Motor S.L. Tlf: 95-2817470 Tlf. 670-668831 Ref nº 137.462

● **Glas 1600 GT. Año 1967.** Rojo. Todo original. Placas origen: M-800. Tlf. 976-386212 Ref nº 153.987

● **M3 Evolucion II 238 CV. Año 1990.** Negro. 190.000 Km. Serie limitada. 1.500.000 Pts. Tlf. 657-860242 Ref nº 157.752

● **M5 3.5. Año 1986.** Verde oscuro. Ideal colección. Buen precio. Fotos por E-mail. Tlf. 649-440206 Ref nº 156.633

● **M6.** Perfecto. 1.500.000 Pts.BMW 2002 Tii. 975.000 Pts. BMW 2002 Circuitos, a consultar. BMW 635 CSI, a consultar. Tlf. 93-4111603 Ref nº 157.815

BUICK

● **Skylark Descapotale V8 Aut.** Año 1968. Impecable. Blanco con techo eléctrico. Como nuevo. Motor nuevo. ITV nuevo. 1.750.000 Pts. Aloha Motor, S.L. Tlf. 95-2817470 Tlf. 670-668831 Ref nº 145.742

● **Super Eight. Año 1953.** Excelente estado. Matrícula histórica. Mecánica recién restaurada. 5.250.000 Pts. Tlf. 609-308555 Tlf. 93-4342520 Ref nº 156.123

CADILLAC

● **Calais. Año 1971.** Verde. Motor Mercedes 3LD homologado. Rallys. Tlf. 607-282646 Tlf. 959-504090 Ref nº 156.831

● **Eldorado Cabrio. Año 1975.** Perfecto estado. Madrid Tlf. 629-034128 Ref nº 158.222

● **Eldorado V8 Convertible. Año 1974.** Volante izquierda. Color blanco, tapicería cuero blanco. De concurso. Perfecto. Precioso y espectacular. 10.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 154.001

● **Eldorado. Año 1976.** Burdeos. Tapizado blanco. Impecable. Particular Tf. 607-282646 Tlf. 959-504090 Ref nº 156.828

● **Limusina. Año 1960.** Impecable. 33.000 Km. De colección. Particular. Tf 607-282646 Tlf. 959-504090 Ref nº 156.830

● **Sixteen Special. Año 1964.** Marfil. Impecable. Piel. Particular. Tlf. 607-282646 Tlf. 959-504090 Ref nº 156.829

CITROËN

● **11 B. Año 1954.** En buen estado. Totalmente original. Documentado. Tlf. 95-2385401 Ref nº 152.701

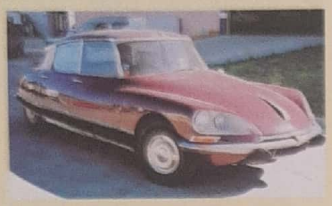
● **2 CV Charleston. Año 1982.** Estado normal. 300.000 Pts. Tlf. 609-644665 Ref nº 156.487

● **2 CV Charleston. Año 1982.** Muy buen estado. ITV. 390.000 Pts (transferido). Tlf. 670-923633 Ref nº 158.248

Escaneado con CamScanner

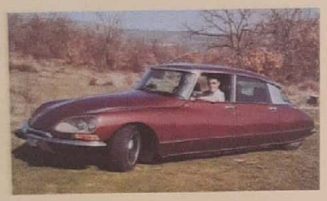
● **7 CV. Año 1936.** Perfecto estado. 1.500.000 Pts. Tlf. 91-4506013 Ref nº 153.892

● **DS 21 Palas. Año 1968.** Perfecto estado. Tapicería piel. 78.000 Km. Originales. 1.000.000 Pts. Visible en Gandía (Valencia). Tlf. 670-447319 Ref nº 157.972



● **Tiburón ID 19 Familiar.** 700.000 Pts. Tlf. 649-905364 Ref nº 158.391

● **DS 23 Palas. Año 1973.** ITV 10/2001. Circulando. Excelente estado. 1.500.000 Pts. Tlf. 91-4139266 Ref nº 157.955



● **Traction 11 B.** 1.050.000 Pts. 11 BL, 1.150.000 Pts. 11 Familiar, 1.350.000 Pts. Año 55. Posible transporte. Hablo español kike33@wanadoo.fr Tlf. 00-33689104420 Ref nº 156.172

● **Traction.** Todos los modelos. Restaurados o a restaurar. Lote o unidad. Posible transporte. Hablo castellano hengar@wanadoo.fr Tlf. 00-33557512098 Ref nº 156.170

CHEVROLET

● **Camioneta. Año 1928.** Matrícula B-30000. Estado impecable. 3.500.000 Pts. Tlf. 619-405448 Ref nº 132.291

● **Corvette. Año 1959.** Blanco/gris. Interior rojo. 7.950.000 Pts. Excelente. Santi Tlf. 93-4242211 Ref nº 158.359

● **Corvette. Año 1960.** Rojo/blanco. Interior negro. Premio mejor restauración, concurso coches americanos Playa Aro (05/2001). Sensacional. Santiago Tlf. 93-4242211 Ref nº 158.358

● **Montecarlo. Año 1977.** Blanco. AA. CC. EL. DA. RA. Perfecto estado. Bilbao. Tlf. 670-229085 Ref nº 155.522

CHRYSLER

● **180.** Viejo. ITV hasta 2002. 400.000 Pts, negociables. Tlf. 983-580650 Ref nº 158.141

DAIMLER

● **GS 420 Limusina.** 7 plazas. Modelo oficial Casa Real Británica, embajada de España en Londres. Separación central eléctrica. Traspontines. Aire acondicionado. Negro. Ruedas nuevas banda blanca. Para bodas, actos sociales. 10.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.104

● **Saloon 2.5 15 CV. Año 1963.** Cambio automático. Dirección asistida. Verde. Muy bonito. 2.500.000 Pts. E-Mail kike33@wanadoo.fr Tlf. 00-33689104420 Ref nº 156.171

● **Sovereing S1 4.2. Año 1972** Mat. U.K. A restaurar. 225.000 Pts. Tlf. 659-262337 Tlf. 96-5795846 Ref nº 158.408

DODGE

● **D24 Custom. Año 1946.** Un solo dueño. 86.000 km. 1.700.000

ZALBA-CALDÚ

Correduría de Seguros, S.A.

Avda. San José, 209 • 50007 ZARAGOZA

ESPECIALISTAS EN SEGUROS DE VEHÍCULOS CLÁSICOS

TRAMITACIÓN MUY SENCILLA

NORMAS DE SUSCRIPCIÓN:

- Justificar seguro vehículo moderno habitual
- Conductor de + 25 años y 5 años de carnet.
- Ser propietario del vehículo a asegurar.
- Permiso de circulación.
- Ficha técnica del vehículo a asegurar. ITV.
- Póliza no apta para vehículos viejos o de uso habitual, aunque cumplan las normas de suscripción.

LLÁMENOS Y LE INFORMAREMOS

TFNO 902 158 475 * FAX 976 25 84 37

http://www.zalba-caldu.com

e-mail: seguros@zalba-caldu.com

El concepto de segundo vehículo y siguientes sólo es aplicable para vehículos comprendidos en la misma franja de antiguedad.

GARANTIAS: Seguro Obligatorio, Seguro Voluntario (ilimitado) + Protección Jurídica.

AUTOMOVIL	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO y SIGUIENTES
ANTES DE 1952	9.200 Ptas.	6.440 Ptas.	3.565 Ptas.
DE 1952 A 1972	12.765 Ptas.	8.855 Ptas.	4.945 Ptas.
DE 1973 A 1978	17.020 Ptas.	11.845 Ptas.	6.440 Ptas.

ASISTENCIA EN VIAJE AUTOMOVIL 3.785 Ptas.

GARANTIAS: Seguro Obligatorio, Seguro Voluntario (ilimitado) + Protección Jurídic

MOTO	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO y SIGUIENTES
ANTES DE 1952	12.880 Ptas.	3.530 Ptas.	3.530 Ptas.
DE 1952 A 1972	14.605 Ptas.	5.140 Ptas.	5.140 Ptas.
DE 1973 A 1978	21.620 Ptas.	5.830 Ptas.	5.830 Ptas.

– LA ACEPTACION DEFINITIVA DEL SEGURO QUEDA SUPEDITADA A LA CONFIRMACION POR PARTE DE LA COMPAÑÍA ASEGURADORA.

– ES NECESARIO EL ENVÍO DE FOTO DEL VEHICULO A ASEGURAR.

"Precios modificables sin previo aviso"

Escaneado con CamScanner

Pts. Admitiría coche inglés cerrado, años 50-60. Tlf. 942-331067 Ref nº 152.262

● **Dart 3700 GT Aptas.** M-700000. Gris metálico. 85.000 Km. Único dueño. Siempre garaje. Techo vinilo. Mod. anterior al último. ITV. Ofertas al fax: 91-3737988 Tlf. Ref nº 158.132

FERRARI

● **308 GT4. Año 1975.** 70.000 km. Rojo. Buen estado. Precio interesante. Tlf. 637-437570 Ref nº 155.428

● **400i. Año 1984.** Un solo propietario. Full Eq. Automático. Rojo. Interior beige. Impecable. Particular. 4.500.000 Pts. Tlf. 607-755605 Ref nº 156.499

FIAT

● **520 Six 5p. Año 1927.** PM-3889. Sólo repaso pintura. Original 99%. 2.000.000 Pts Tlf. 93-2096127 Ref nº 158.360

● **Dino Coupé** y Spider. Prueba Motor Clásico nº 159. Madrid Tlf. 629-034128 Ref nº 158.220

● **Moretti 850. Año 1966.** 1ª serie. Como Ferrari Dino. Rojo. 750.000 Pts. Tlf. 91-6281665 Ref nº 144.176

FORD

● **Escort MK 1 México.** Tlf. 93-4111603 Ref nº 157.817

● **A 1.7. Año 1930.** Estado original. 100% Restaurado. Documentando. 2.500.000 Pts. Tlf. 967-222238/226543 Ref nº 156.117

● **Mustang Saleen** nº 58 de 67 fabricados, año 1997. Motor Ford V8 4.6 260 CV. Capó de carbono. Encendido Saleen. LL magnesio 18» Speedlab. Interior cuero negro/recaro. Escapes cerámicos. Discos delanteros de 13»+pinzas Saleen. Capota eléctrica. Absolutamente impecable. 12.550 km. Único que salió de fábrica en 1997 con este acabado y equipamiento. 9.000.000 Pts. Tlf. 91-5628600 y Tlf. 636-733057 Ref nº 157.916

● **Sierra RS Cosworth. Año 1986.** Azul metalizado, todo original, buen estado, unidad Motor Clásico 148. Precio 1.300.000 Pts. Tlf. 609-783162 Tlf. 629-393432 Ref nº 152.931

HISPANO-ALEMAN

● **Mallorca.** 1.500.000 Pts. Tlf. 607-260063 Ref nº 149.493

HISPANO-SUIZA

● **Descapotable 4 cilindros. Año 1916.** Perfecto estado. Matrícula B-2000. Tlf. 976-386212 Ref nº 153.986

INNOCENTI

● **90. Año 1981.** Papeles en regla. Mucho recambio para De Tomaso. 70.000 Pts. Tlf. 689-583522 Ref nº 154.073

JAGUAR

● **E 4.2 Series 2 Coupé LHD. Año 1969.** Volante izquierda. Rojo y tapicería cuero negro. Mecánica inmejorable. Ruedas de radios. Escape y silenciosos nuevos en acero. Excelente ejemplar. Precio 14.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 154.007

LIBRO MOTOR
Librería especializada del motor
LIBROS • VIDEOS • MANUALES DE TALLER
Disponemos de los libros anunciados en esta revista
Envíos contra reembolso
Pídanos catálogo gratuito
GENERAL MOSCARDO, 8 – 28020 MADRID
Tel. 91 554 81 95 – Fax 91 554 83 90
GENERAL MITRE, 188 – 08006 BARCELONA
Tel. 93 417 52 20 – Fax 93 417 87 18
www.mediasport.net • info@mediasport.net

Recambios Tamarit, S.L.
ESPECIALISTAS EN SEAT 600
RECAMBIOS Y ACCESORIOS para CLASICOS
SEAT-RENAULT-CITRÖEN-SIMCA-MORRIS
PEUGEOT 203 y DKW 800 S
C/ SUECA, 62
Telf.: 96 341 62 25
46006-VALENCIA
Fax: 96 341 41 94

American CLASSICS
Automóviles Clásicos Americanos
Compramos Americanos
Neumáticos
Banda Blanca - MADE IN USA
Varias medidas 13" 14" y 15"
Stock y Entrega en toda España
1969 PONTIAC FIREBIRD 400 Convertible
1968 FORD MUSTANG 289 Convertible
1963 CADILLAC EL DORADO Convertible
1956 CHEVROLET CORVETTE 283/4-S
1973 CHEVROLET CAMARO 350 /4-S
1993 AC-COBRA S/R V8 400HP 5-S
1958-62 CORVETTES varios a escoger
1972 CHEVROLET CORVETTE 454 LS5/4-S
Morales 39 - 08029 Barcelona - Tel. 93 363 02 60 - Fax: 93 363 02 61 - mailbox@americanclassics.es - www.americanclassics.es

Escaneado con CamScanner

MERCADO

● **E V12 Cabriolet LHD. Año 1974.** Volante izquierda. Ruedas de radios y capota dura y blanda. Azul marino. Pocos km. Excelente ejemplar a un precio irrepetible. Ocasión por 21.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 154.008

● **E. Año 1969.** Perfecto estado. Recién reconstruido. Gasolina sin plomo. Tlf. 93-4106786 Ref nº 156.602

● **Mk-2 3.4. Año 1968.** Gris claro y cuero granate. Excepcional condición. Ruedas radios cromados. Excelsa oportunidad. 14.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.523

● **MK2. Año 1964.** Verde. 4 marchas. Buen estado. Tlf. 986-487766 Tlf. 651-863368 Ref nº 158.356

● **SS 1.5 Litre Saloon. Año 1938.** En color amarillo con cuero marrón. Muy buen estado y funcionando perfectamente. Maderas excelentes. Todo original. Un rarísimo ejemplar. 15.000 libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 154.004

● **V12 Roadster. Año 1973.** Excelente . Tlf. 986-487766 Tlf. 651-863368 Ref nº 158.354

● **XJS Coupé Aut. 12 C.** Año 1987. AA. CC. DA. Burdeos. 150.000 km. 2.000.000 Pts. Tlf. 610-218042 Ref nº 143.572

● **XJS Coupé 3.6. Año 1989.** Blanco marfil. Muy buen estado. 170.000 Km. 1.400.000 Pts. Tlf. 91-616823 Ref nº 157.168

● **XK 120-** 140-150 y E-Type. Restaurados y a restaurar. La mayor selección Jaguar clásicos en España. Jaguar XKE. Preparado Tour España. Tlf. 651-863368 Tlf. 986-487766 Ref nº 158.355

● **XK 150 DHC. Año 1961.** En estado de concurso. Blanco. 10.500.000 Pts. Tlf. 610-279565 Ref nº 158.328

JEEP

● **Viasa CJ3. Año 1972.** Motor diesel Barreiros 2007 cc. Capota lona original, nueva. Asientos Wrangler. Muchos extras. Documentación técnica. ITV pasada. Muchos recambios (incluído motor completo). 900.000 Pts. José. Tlf. 96-5186095 Ref nº 157.827

JENSEN

● **Interceptor Descapotable V8 7.2.** Año 1976. Un coche de California sin corrosión. Volante izquierdo. Matrícula inglesa. Muy pocos kms. Techo eléctrico como nuevo. Neumáticos nuevos. Escape inoxidable. 5.995.000 Pts. Aloha Motor S.L. Tlf: 95-2817470 Tlf. 670-668831 Ref nº 137.463

LAMBORGHINI

● **Espada.** Perfecto. Restaurado. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 156.136

LANCIA

● **Beta HPE 2.0 120 CV. Año 1975.** Estupendo. Urge. 300.000 Pts. Tlf. 639-356805. Tlf. 941-141865 Ref nº 157.049

LEYLAND

● **London Bus. Año 1956.** Dos pisos, típico inglés. Totalmente restaurado. Perfecto de todo con el estilo de la época. 3.500.000 Pts. Gran ocasión. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.520

Auto Storica
Your classic partner

AUTOMÓVILES CLÁSICOS Y DE COLECCIÓN
VENTAS Y RESTAURACIONES CON GARANTÍA

Vehículos en stock
Importación, Encargos
Asesoramiento en inversión

Un equipo de 14 especialistas a su servicio en 700 m2 de talleres, exposición y tienda de accesorios. Sucursales en Belgica y California

Tel 93 221 90 96 Fax 93 225 27 91 www.autostorica.net
C/Avila, 12 BARCELONA autostorica@autostorica.net

JAGUAR Clásicos
XK MK E Type XJ
Nº 1 en España
FIABLE, SEGURO Y EFICAZ
Con Dir Asistida, Caja 5 vel, Frenos ventil, Inyecion, Aire Ac...
ASTON MARTIN
LOTUS
Morgan
ROLLS

RECAMBIOS Y SERVICIOS
RECONSTRUCCION DE SUB ELEMENTOS (motores,cajas...)
Stock
Envíos urgentes
anglo PARTS
Calidad & Servicio
MG
Triumph
Austin Healey
Mini
Moto-Lita
GASOLINA SIN PLOMO
Conversiones con garantia
Aditivos
Castrol
NEUMATICOS
Clásicos, Raros, Ofertas
Antiguos - Banda Blanca
Llantas Radios
MICHELIN
DUNLOP
Firestone
PIRELLI

Escaneado con CamScanner

LINCOLN

● **Roadster 8 cilindros.** Restaurado. Estado de concurso. Matrícula origen Tlf. 976-386212 Ref nº 153.985

● **Town Car Limusina.** 7,30 metros o mayores. Cualquier época y color, a los mejores precios. Espectaculares. Vídeo, TV, aire, bar, frigo, botellas y vasos labrados, estéreo, doble separación central, etc. Mecánicamente extraordinarias. Información Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.118

LONDON BUS

● **Autobuses** típicos Londres clásicos dos pisos, descapotables, cubiertos. Restaurados, garantizados, precios asombrosos. Información Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.097

LOTUS

● **Elan SE Turbo. Año 1992.** Impecable. Full Equipe. 130.000 Km. Garantía. 2.900.000 Pts. Tlf. 609-308555 Tlf. 93-4342520 Ref nº 146.109

MERCEDES

● **170 S Cabriolet A. Año 1950.** Totalmente restaurado en 1999. Color marfil. Interior marrón. 11.900.000 Pts incluido transporte a España. Hablo español. Vea fotos en www.transbytes.de/170s.htm Tlf. 0049-530795037 Ref nº 140.541

● **190 SL.** Blanco. 2 Techos. Aire acondicionado. Excelente. Tlf. 696-479453 Ref nº 158.352

● **200. Año 1976.** Gasolina. Gris oscuro. ITV al día. Buen estado. Tardes. Tlf. 616-244955 Ref nº 158.090

● **220 A Descapotable. Año 1954.** Negro, cuero rojo. Sensacional. 12.500.000 Pts. Tlf. 696-479453 Ref nº 158.353

● **220 S Pontón Cabrio. Año 1959.** Total restauración en Alemania. Azul. met 11.000.000 Pts. Tlf. 626-716243 Ref nº 155.995

● **220 S. Año 1963.** Color gris. Faros redondos. Muy buen estado. Tlf. 609-468928 Tlf. 98-5345911 Ref nº 146.031

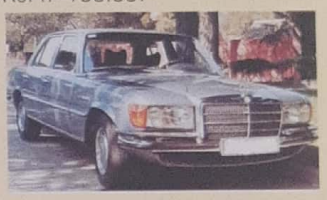
● **230 6 cil. Año 1976.** 4 puertas. AA. DA. Dado de baja. Completo. 220.000 Pts. Tlf. 96-3962668 Ref nº 156.450

● **230 Aut. Año 1975.** Techo eléctrico. DA. Burdeos. Motor nuevo. 375.000 Pts. Tlf. 98-5221357 Ref nº 157.302

● **250 C Coupé. Año 1970.** Buen estado. Dirección asistida. Documentado. Tlf. 96-3962668 Ref nº 156.788

● **280 S 4p. Año 1965.** Ocasión, se vende por falta de tiempo. Blanco. Aire acondicionado, dirección asistida. Todo de origen. En estado de exposición. Información en Tlf. 943-632889 Tlf. 657-778996 Ref nº 152.688

● **280 SE. Año 1978.** Aut. AL. Volante. Motor rectificado. Gran estado. Tardes. Tlf. 659-655145 Ref nº 156.537



● **280 SE Aut. Año 1984.** Todos los extras. Muy buen estado. 695.000 Pts. Tlf. 95-2817470 Tlf. 670-668831 Ref nº 156.595

● **280 SL. Año 1982.** Buen estado. 2 capotas. AA. ABS. CC. EL. Cuero. 90.000 km, originales. Neumáticos nuevos. 2.350.000 Pts. Tlf. 649-095769 Ref nº 152.852

AUTO-RACING

Especialidad: ALPINE

Gran stock de piezas nuevas y de ocasión Alpine Renault

Fabricación y reparación de piezas de poliéster

Delegación en España
Telf. 607 281 253
Fax: 974 483 458
e-mail: sgarlar@terra.es

VICTOR Parts

Tu mejor Fuente de Recambios Nuevos para Tu Alfa-Romeo, Giulia, Bertone, Spider (Serie 105/115)

Pide Tu Catálogo Gratuito llamando o faxeando al

00 33 228 001 947 Línea dedicada a los Alfistas Españoles

VENDO TEL.: 609 03 63 27

DELAGE, 1908. Monocilíndrico. Original y en buen estado.

BUICK MASTER SIX ROADSTER, 1929. Perfecto estado.

HANSA 6 Cilindros. 1935. Gran descapotable alemán. A restaurar carrocería. 1.500.000.-

FORD V-8 Cabriolet, 1937.

LINCOLN 1963. Tipo KENNEDY 1.500.000.-

DODGE 8 Cilindros, 1930. Buen estado. Documentado.

CHEVROLET CAMARO LT, 1973. V8, 350 ci. A toda prueba y documentado.

FORD V8 Convertible, 1935. Muy buen estado. 3.500.000.-

PEUGEOT 203, 1949. Primera Serie. Para restaurar. 450.000.-

HRG 1500. Raro deportivo inglés. 3.500.000.-

Escaneado con CamScanner

● **300 Adenauer 4p.** Para restaurar. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 158.380

● **300 Adenauer Descapotable.** Para restaurar. Completo. Excelente de carrocería. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 158.379

● **300 Adenauer.** Perfecto estado. Jorge. Tlf. 91-6697148 Ref nº 158.390

● **300 CE** Cambio por clásico, pago diferencia. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 158.223

● **350 SLC. Año 1980.** Perfecto. AA. Cuero. Mejor verlo. 2.400.000 Pts. Roberto. Tlf. 600-502484 Ref nº 158.038

● **450 SEL.** Origen chofer. Marrón-negro. Full Eq. 150.000 Km. Ganga. 900.000 Pts. Tlf. 659-464233 Ref nº 151.126

● **450 SEL. Año 1980.** Marrón met. Nacional. Ex-alto ejecutivo conocido.Climatizador. ABS. Becker. Tempomat, de lo más exquisito. Tlf. 629-131360 Ref nº 151.976

● **450 SLC. Año 1980.** Azul met. 140.000 Km. Techo. AA. LL. Madera. Tapicería Velour azul. Motor impecable. Historial en Mercedes. Precioso. Tlf. 629-131360 Ref nº 151.975

● **500 SE Aut. Año 1990.** Un coche muy impecable. ITV. Nuevo. 1.250.000 Pts. Tlf. 95-2817470 Tlf. 670-668831 Ref nº 156.596

● **560 SEC. Año 1990.** Antracita. Motor nuevo aligerado. Full Eq. Neumáticos nuevos. Historial completo Mercedes. Muy cuidado. Aspecto impecable. Tlf. 629-131360 Ref nº 151.979

● **560 SL. Año 1987.** 73.000 Km. Azul marino. Catalizador. ABS, AA, EL, dirección asistida, alarma, capota dura, etc. Impecable. 5.250.000 Pts. Tlf. 609-015274 Ref nº 154.826

● **CL 500. Año 1998.** Negro esmeralda. Libro.Máximo equipo. LL 18». Navegador. Cuero. Napa Ca.Suspensión. Inteligente. Unico dueño. Nuevo. Tlf. 629-131360 Ref nº 151.981

● **E 300. Año 1986.** Gris plata. 260.000 Km. Techo. ABS-ASD. Un dueño. 1.100.000 Pts. Tlf. 91-7155824 Ref nº 157.322

● **E 500. Año 1993.** Antracita. 110.000 Km. Full Eq. LL originales Evolution. Todas revisiones en servicio oficial. Cuidado excelente. Tlf. 629-131360 Ref nº 151.978

MG

● **A 1600.** Verde. Cuero beige. De concurso. Matrícula histórica. 3.900.000 Pts. Tlf. 617-392354 Ref nº 152.697

● **A MKI. Año 1960.** Rojo. Todos accesorios. Estado 1. Precio a convenir. Tlf. 96-4770479 Tlf. 96-4601094 Ref nº 151.242

● **A Roadster MK II. Año 1962.** Original de California. Motor 1.622 cc. Gasolina sin plomo. 75.000 millas. Restaurado en 1994. Blanco inglés. Cuero negro. Llantas radios. Impecable. 3.650.000 Pts. California Classics, S.L. Tlf. 629-385913 Ref nº 154.251

● **B Roadster. Año 1979.** Edición limitada americana. Gasolina sin plomo. Perfecto estado. Uso diario. 1.500.000 Pts. Particular. José. Tlf. 96-5125004/5122289 Ref nº 155.103

● **B. Año 1966.** Rojo. Radios Genvino. Buen estado. Garaje. 1.500.000 Pts. De 21 a 23 H. Tlf. 96-3616256 Ref nº 156.314

● **B. Año 1977.** Gasolina sin plomo. Verde inglés. Interior negro. Ruedas radios. Madrid Tlf. 629-034128 Ref nº 152.134

● **TD LHD. Año 1952.** Volante izquierda. Excelente ejemplar y bien de mecánica. Excelente ejemplar por 11.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.525

● **TD. Año 1951.** Rojo. De concurso. Llantas acero, maletero cromado. 3.750.000 Pts. Tlf. 617-392354 Ref nº 152.696

MINI

● **1000 De Luxe. Año 1975.** Color naranja. Techo crema. Impecable estado. 475.000 Pts. Tlf. 639-602228 Ref nº 153.053

● **Cooper 1300. Año 1975.** Verde inglés. Interior negro cuero. Madrid Tlf. 629-034128 Ref nº 158.219

● **Cooper 1300i. Año 1992.** Verde inglés. Techo blanco. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 152.137

OPEL

● **Manta 2.0 GTE. Año 1983.** Funcionando. ITV al día. Jesús Tlf. 639-832151 Ref nº 158.363

● **Manta GTE 125 CV.** Beige. Cuero completo. Bifaro. Unico dueño. Estado de colección. Precio a convenir. De 10 a 16 H y noches Tlf. 976-223917 Ref nº 123.125

PEUGEOT

● **203. Año 1952.** Para restaurar. Documentado totalmente. Original. Tlf. 95-2385401 Ref nº 152.704

● **504 Coupé Pininfarina.** Motor V6. Buen estado. Clásico deportivo. Tlf. 95-2385401 Ref nº 152.703

Auto Garaje Clásico

C/ Ntra. Sra. del Carmen, 57 - 28039 Madrid
Tels.: 91 311 76 38 / 649 93 33 11 • Fax: 91 311 76 38

1951 SIMCA SPORT COUPE, CARROCERIA DE ALUMINIO, COMPLETO PRAR RESTAURAR ..... 600.000 PTS.
1948 CHEVROLET SEDAN, UN SOLO DUEÑO, MATRICULA ORIGINAL ..... 950.000 PTS.
1968 AUSTIN HEALEY 3000 MK-III, COMPLETO Y ORIGINAL, PARA COMPLETA RESTAURACION ..... CONSULTAR.
1959 MG-A 1600 ROADSTER, BLANCO/GRANATE, RADIOS CROMADOS, BUEN ESTADO ..... 3.500.000 PTS.
1972 MG-B, VERDE/NEGRO, BUEN ESTADO ..... CONSULTAR.
1977 FIAT 2000 SPIDER, BLANCO, MUY ORIGINAL Y CUIDADO, NACIONAL ..... 1.400.000 PTS.
1939 MERCEDES 170 V, BICOLOR NEGRO/ROJO, EN ESTADO DE ORIGEN, NO RESTAURADO ..... 2.150.000 PTS.
1949 MERCEDES 170 D, COMPLETO, MECÁNICA EXCELENTE, PARA RESTAURAR ..... 1.100.000 PTS.
1939 MERCEDES 170 V CABRIOLET B, EN ESTADO DE ORIGEN, FUERA DE ESPAÑA ..... 7.900.000 PTS.
1939 MERCEDES 230 CABRIOLET B, PARA RESTAURAR, 95% COMPLETO, MATRICULA ORIGINAL ..... CONSULTAR.
1957 MERCEDES 190 SL, AZUL MARINO, INTERIOR CUERO BEIG, BUEN ESTADO ..... 5.450.000 PTS.
1960 MERCEDES 190 SL, GRIS PLATA, INTERIOR CUERO GRANATE, EXCELENTE ESTADO ..... 5.950.000 PTS.
1959 MERCEDES 220 S PONTON CABRIOLET, VAINILLA, CUERO MARRÓN, EN ESTADO DE ORIGEN ..... 4.900.000 PTS.
1962 MERCEDES 190 PONTON BERLINA, EXCELENTE ESTADO DE ORIGEN, POCOS DUEÑOS ..... 1.600.000 PTS.
1972 PORSCHE 911 T 2,4 TARGA, ROJO, EXCELENTE ESTADO DE ORIGEN, SOLO DOS DUEÑOS ..... CONSULTAR.

1964 JAGUAR E TYPE S-I ROADSTER, AZUL, CUERO NEGRO ..... CONSULTAR.
1973 JAGUAR E TYPE V12 2+2, AZUL MARINO, CUERO AZUL CLARO, AUT., A/A, EXCELENTE ..... 3.950.000 PTS.
1983 JAGUAR XJ-6, VERDE INGLÉS, CUERO BEIG, AUTOMÁTICO, IMPECABLE, MOTOR AVERIADO ..... 550.000 PTS.
1953 BMW 501 V8 BERLINA, COMPLETA Y ORIGINAL, PARA RESTAURAR ..... 950.000 PTS.
1986 BMW 325 CABRIO, GRIS/CUERO NEGRO, LLANTAS BBS, POCOS KMS., COMO NUEVO ..... CONSULTAR.
1973 TRIUMPH STAG. AUTOMATICO, TODOS LOS EXTRAS, 2 CAPOTAS, LIGERA RESTAURACION ..... 1.500.000 PTS.
1959 TRIUMPH TR-3A, VERDE/NEGRO, BUEN ESTADO DE ORIGEN, SIN RESTAURAR ..... CONSULTAR.
1962 TRIUMPH TR-4, ROJO, COMPLETO, NECESITA TOTAL RESTAURACIÓN ..... 595.000 PTS.
1968 TRIUMPH TR-250, ROJO/NEGRO, ESTADO DE ORIGEN, SOLO DOS DUEÑOS, MUY CUIDADO ..... 1.800.000 PTS.
1970 TRIUMPH SPITFIRE MK-3, ROJO/NEGRO, BUEN ESTADO ..... 1.250.000 PTS.
1972 TRIUMPH TR-6, ROJO/BEIG, RECIENTE COMPLETA RESTAURACIÓN ..... CONSULTAR.
1974 MINI COOPER 1300, ROJO, CUERO NEGRO, MUY BUEN ESTADO ..... 850.000 PTS.
1972 CADILLAC ELDORADO COUPE, AZUL, EXCELENTE ESTADO DE ORIGEN, MATRICULA ORIGINAL ..... 1.600.000 PTS.
1956 OLDSMOBILE 88 CONVERTIBLE, ROJO, EXCELENTE ESTADO DE CONSERVACIÓN ..... 3.900.000 PTS.
1965 ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD 3, INT. NEGRO, CARROCERÍA GRIS PLATA, VOLANTE IZD. ..... 7.500.000 PTS.

PARA MÁS INFORMACIÓN CONSÚLTENOS O VISITE NUESTRA EXPOSICIÓN EN EL CENTRO DE MADRID.

Escaneado con CamScanner

PLYMOUTH

● **Coupé. Año 1941.** Rojo. Matrícula histórica. Reconstruido. A prueba. Tlf. 609-836441 Ref nº 142.024

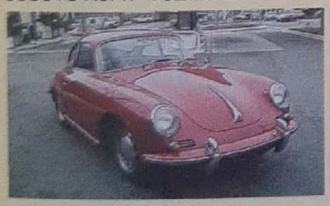
● **Coupé. Año 1946.** M-74000. Muy buen estado. Todo original. 2.700.000 Pts. Tlf. 619-405448 Ref nº 154.887

PORSCHE

● **356 B. Año 1962.** Super 90. Blanco. Buen estado. Matrícula original. Tlf. 93-4106786 Ref nº 158.538

● **356 Carrera 1500. Año 1956.** Blanco. 150.000 Dólares. Tlf. 607-356356 Ref nº 127.699

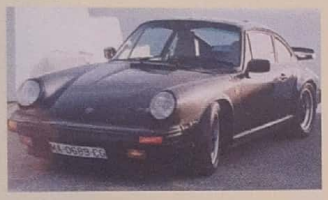
● **356 C. Año 1964.** Original de California. Motor y cambio nuevo. 1.600 cc. 75 CV. Gasolina sin plomo. Frenos de disco. 100% original. Historial completo. Impecable. Matrícula histórica. 4.500.000 Pts. California Classics. Tlf. 629-385913 Ref nº 152.272



● **911 2.4 Coupé. Año 1972.** Plata. Perfecto. LL. 2.800.000 Pts. Acepto clásico. Tlf. 91-6281665 Ref nº 144.178

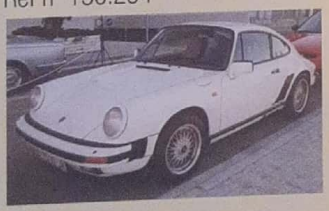
● **911 2.7. Año 1976.** Semiautomático. Estado excepcional. Un solo dueño. Tlf. 976-386212 Ref nº 158.316

● **911 Carrera 3.2 231 CV.** Gris oscuro/beige. Full Eq. Llantas Fuchs. Aire acondicionado. Elevalunas eléctrico. Techo eléctrico. CD. Totalmente revisado. Perfecto estado. Tlf. 696-984433 Ref nº 152.349



● **911 Carrera 3.2. Año 1985.** 231 CV. AA. TC y tejido original. Madrid Tlf. 629-034128 Ref nº 158.224

● **911 Carrera 3.2. Año 1984.** Blanco. Impecable. Motor 0 Km. Llantas BBS nido de abeja. 3.000.000 Pts. no negociables. Tlf. 609-308555 Tlf. 93-4342520 Ref nº 150.294



● **911 Carrera Targa 3.2. Año 1984.** Perfecto estado. Blanco. Madrid. Tlf. 626-982167 Ref nº 157.486

● **911 SC 3.0. Año 1983.** Gris. Techo, cuero. Original. 3.200.000 Pts. Tlf. 616-173314 Tlf. 91-7155824 Ref nº 157.320

● **911 SC. Año 1979.** LL Suchs 16». Alerón. Motor revisado, escape, embrague nuevos. Blanco. 2.200.000 Pts. Tlf. 629-493235 Ref nº 158.559

● **911 T Targa 2.2. Año 1971.** Funciona. A restaurar. 675.000 Pts. Tlf. 96-5795846 Tlf. 659-262337 Ref nº 158.407

● **911 T Targa 2.4. Año 1971.** 2.600.000 Pts. Tlf. 91-5331062 Ref nº 127.698

● **914 2.0. Año 1973.** Azul met. 1.500.000 Pts. Se acepta coche como parte de pago. Tlf. 91-6281665 Ref nº 144.177

● **914/6. Año 1970.** Cuero. Motor nuevo. Perfecto para clásicos competición. Tlf. 976-386212 Ref nº 158.317

● **928 S.** 100% restaurado. Full Eq. Perfecto de todo. 1.950.000 Pts. Abstenerse curiosos. Tlf. 629-363638 Ref nº 157.792

RENAULT

● **10 y 8.** Primera serie. «A estrenar». Impecable. Precioso. Tlf. 677-706972 Ref nº 156.878

● **4 Super.** 30 años. Estado perfecto de funcionamiento. 250.000 Pts (incluye transferencia). Tlf. 91-8715409 Ref nº 156.910

● **5 Copa Turbo Alpine. Año 1983.** Azul. De origen. Muy buen estado. 500.000 Pts. Tlf. 659-937444 Ref nº 157.828

● **8 TS. Año 1974.** 89.000 Km. Impecable. Pintura original. ITV 2002. 650.000 Pts. Tlf. 607-432690 Ref nº 156.410

ROLLS-ROYCE

● **20/25 Open Tourer Horsfield.** Año 1927. Excelente descapotable carrozado por Horsfield. Impresionantemente bonito. En color marfil y tapicería cuero granate.

T. MENDIETA *Especialistas*

JAGUAR

Adaptación para
GASOLINA SIN PLOMO
- Todos los modelos -

Para Mk2:
Elevalunas eléctricos
Cierre Centralizado
Aire Acondicionado
Dirección asistida
Frenos ventilados
Suspensión trasera independiente
Limpia parabrisas de más potencia

DIRECCIÓN ASISTIDA XK140 y XK150

Xk, Mkl, Mk2, S Type, 420, Mk10, E Type, XJ6, XJ12, XJS...

Información y presupuestos sin compromiso:
C/Regente Mendieta, 33 bajos. 08028 BARCELONA. Telf. Y Fax: (93) 440 46 40

Escaneado con CamScanner

Perfecto por 51.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.526

● **20/25 por Vanden Plas. Año 1933.** Negro con cuero rojo. Carrozado por Vanden Plas. De concurso en todos sus puntos. Bellísimo. Sólo 24.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 154.015

● **Phantom VI HJ Mulliner. Año 1969.** En negro antracita y tapicería en terciopelo natural rojo. Impecable de todo. Literalmente nuevo. Explendida ocasión por 16.000.000 Pts. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.531

● **Phantom VI. Año 1970.** Excepcional estado. Separación, aire acondicionado. Tlf. 976-386212 Ref nº 158.318

● **Silver Cloud III. Año 1962.** Blanco y tapicería cuero gris. Excelentemente bueno. Mecánica excelente. Perfectamente cuidado siempre. Magnífica oportunidad por 17.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.530

● **Silver Cloud. Año 1957.** En bicolor azul medianoche y gris plata. Absolutamente perfecto. Ruedas banda blanca. Precio negociable. 7.000.000 Pts. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.529

● **Silver Shadow 2 LHD. Año 1980.** Volante izquierda. En color azul Oxford y tapicería terciopelo natural (seda). Ruedas nuevas blancas. El más elegante del mercado. Excelente ejemplar. Siempre con chófer. Precio único, irrepetible por 5.700.000 Pts. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 156.576

● **Silver Shadow 5 puertas.** Matrícula 6554-BGF. Color azul. 105.000 Km. Precio 5.000.000 Pts. Tlf. 941-441111/363700 Ref nº 156.282

● Silver Shadow LHD LWB

Descapotable por Champion. Año 1978. Volante izquierda. Color beige y tapicería cuero. Separación central eléctrica. Único ejemplar en el mundo. Descapotable carrozado por D. Champión. Impresionante, bellísimo. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.528

● **Silver Shadow. Año 1976.** Excelente ejemplar color rojo burdeos con tapicería blanca. Elegantísimo y en excelente funcionamiento. Sólo 12.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.533

● **Silver Shadow. Año 1979.** Azul Oxford, cuero blanco. Perfecto de todo. Mascota chapada en oro, ruedas nuevas banda blanca. Increible ejemplar con pocos km. Unico por 11.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.542

● **Silver Spirit. Año 1981.** Negro con cuero blanco. Elegantísimo, magnífico y espectacular ejemplar. Impecable desde todo punto de vista. Mecánica excelente. Pocos kilómetros. 14.500 Libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.532

● **Silver Spirit. Año 1992.** Estado impecable. 8.500.000 Pts. Tlf. 948-231323 Ref nº 153.464

● **Silver Spur LHD. Año 1986.** Volante izquierda. Blanco metalizado y cuero beige. Perfecto estado de todo, como nuevo. Excelente ejemplar por 21.000 Libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.534

● **Silver Spur LHD. Año 1989.** Volante izquierda. Blanco inglés con tapicería crema. Maderas nogal con marquetería. Muy pocos kilómetros. Historial revisiones. Mesas traseras, todas herrramientas sin estrenar. 21.750 Libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.535

● **Silver Spur Limusina HJ Mulliner.** Año 1992. Volante izquierda. Sólo 8 fabricados. Completamente nuevo. Pocos km. Separación eléctrica y todos los lujos. Color negro, tapicería cuero blan-

Escaneado con CamScanner

ca. Impecable limusina alto lujo. 58.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.124

● **Silver Spur. Año 1985.** Impecable. Negro met. Cuero crema. Solamente 11.400 Km. Libro de revisiones. 4.500.000 Pts. Tlf. 95-2817470 Tlf. 670-668831 Ref nº 156.598

● **Silver Spur. Año 1989.** En azul real y cuero blanco. Elegantísimo. Como nuevo. Mecánicamente perfecto. Mesas traseras. Maderas en nogal veteado. Sólo 18.000 Libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.536

● **Silver Wraith Limusina. Año 1957.** Carrocería F&W único ejemplar construido. Funcionando pero necesita restauración. Único en el mundo. Separación central. Única ocasión 19.000 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 154.016

ROVER

● **V8 Vitese INJT. Año 1986.** Como nuevo. 192 CV. Tlf. 617-440238 Ref nº 155.908

SEAT

● **1200 Bocanegra.** Motor 1430. Documentado. 300.000 Pts. Tlf. 96-3621095/3677230 Ref nº 153.779

● **124 Sport Coupé 1600. Año 1971.** Motor nuevo. Recién pintado. Tlf. 670-794455 Ref nº 157.559

● **128 1430 3p. Año 1978.** Blanco. Excelente estado. 200.000 Pts. Tlf. 977-800976 Ref nº 158.345

● **1430. Año 1971.** ITV 2002. Impecable. Color blanco. 250.000 Pts. 22:00 H. Alfonso. Tlf. 964-497173 Ref nº 157.952

● **1500 4p. Año 1969.** Blanco. Doble faro. OR-24579. 27.000 Km, reales. Impecable. ITV en regla. Precio a convenir. Gran ocasión. Realmente perfecto. Tlf. 91-5530199 Ref nº 158.474

● **1500 Bifaro.** Faros, pilotos, tapacubos, fundas, alfombras, pistones, aros, renovados. Siempre garaje. Un solo dueño. Recién pintado blanco. ITV. Tlf. 670-510814 Ref nº 158.266

AUTO creació

ESPECIALISTAS EN RECAMBIOS Y ACCESORIOS PARA CITROËN 11 CV. Y RENAULT 4 CV.

NOVEDAD PARA CITROËN 11 CV.

- Bomba de gasolina mecánica.
- Embrague a diafragma completo.
- Depósito en cristal para líquido de freno (también para diversos vehículos).

☎ 93 349 75 56

AUTO CREACIÓ, S.L. - C/ Antonio Ricardos 16 - 08027 BARCELONA - Fax: 93 340 36 62

Escaneado con CamScanner

● **600. Año 1961.** Primera serie. B-261000. Todo reconstruido. Verde. ITV y seguro. 550.000 Pts. Tlf. 607-916294 Ref nº 156.096

● **FU 1800.** 14/02/75. 83.000 Km. No restaurado. Garaje. 400.000 Pts. Ibi. Tlf. 687-722096 Ref nº 156.885

SIATA

● **Ebro. Año 1978.** Bien de mecánica. 50.000 Km. 200.000 Pts. Tlf. 639-020391 Ref nº 157.866

SIMCA

● **Ariane. Año 1962.** Beige. 350.000 Pts. Se habla español kike33@wanadoo.fr Tlf. 00-33689104420 Ref nº 148.185

● **1000.** Faro cuadrado. ITV hasta julio. Económico. Doy otro para piezas. De 14-15 H. Tlf. 981-585073 Ref nº 154.374

NO LO TENEMOS TODO, PERO «CASI TODO»

ABIERTO TODOS LOS DIAS

*MAS DE 100 COCHES RESTAURADOS Y PARA RESTAURAR.

*MAS DE 50 MOTOCICLETAS RESTAURADAS Y PARA RESTAURAR.

*MAS DE 100.000 RECAMBIOS Y ACCESORIOS ORIGINALES.

*JUGUETES DE LATA - CHAPAS - MUÑECAS - etc...

¡¡¡¡ VENGA A VISITARNOS, LE GUSTARA MAS QUE UNA FERIA !!!!

Previa cita telefónica. Abstenerse curiosos.

SUMINISTRO DE RECAMBIOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS ANTIGUOS Y CLASICOS.

Las piezas existentes se suministran sobre muestra o catálogo.

Sr. Sánchez
Tfno. y Fax: (923) 31-01-95
Calzada de Valdunciel - 37797 SALAMANCA
de Salamanca a Zamora a 12 kms.

STANDARD

● **Flying 12 DHC. Año 1947.** Descapotable color blanco. Tapicería cuero azul. Capota nueva. Impresionantemente bueno. Muchos repuestos y manuales. 9.500 Libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.527

TRIUMPH

● **1800 Roadster. Año 1948.** Sólo dos mil fabricados, uno de los más buscados hoy día. Ahítepudras dos plazas con parabrisas. Maderas, embrague, escape en acero, batería, ruedas, frenos, cilindros, todo nuevo. Motor reconstruido, así que mecánica excelente. Le falta pintura e interior, muy sencillo. De ahí el precio de ocasión 14.000 Libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.521

● **TR 4 A IRS. Año 1966.** Matrícula original. Estado concurso. Tardes. Madrid Tlf. 659-655145 Ref nº 156.536

● **TR 6. Año 1970.** Precioso. Descapotable. Buen estado. Regalo repuestos. Barato. Tlf. 670-975975 Ref nº 151.201

● **TR 7. Año 1978.** Muy buen estado. Pintura original. Poco usado. Económico. Tlf. 670-975975 Ref nº 151.203

● **TR3 A.** Blanco. Marfil cuero burdeos. Perfecto estado. Restaurado por Auto Storica en 2000. Matrícula histórica. 3.700.000 Pts. Tlf. 679-407303 Ref nº 156.411

● **TR3.** Verde inglés, cuero rojo. Ruedas radios. Excelente de todo, totalmente restaurado. Magnífico. 13.000 Libras esterlinas. Airie. Tlf. 94-4246737 Ref nº 158.524

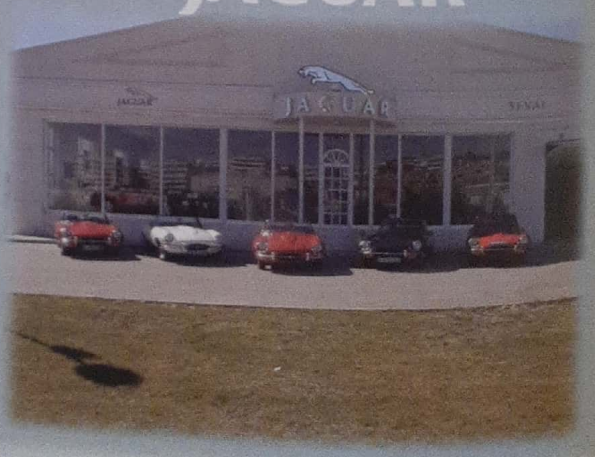
● **TR4 Roadster LHD. Año 1963.** Descapotable con volante a la izquierda. Funciona perfectamente. Ruedas de radios cromados. Color negro con tapicería en cuero negro. Excelente ejemplar por 9.500 libras esterlinas. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.140

● **TR4.** Recién pintado. Verde inglés. LL radios.Hard Top, capota dura/blanda. Motor y embrague nuevo. Gasolina sin plomo. Bombas freno, frenos discos zapatas, faros halogénos, pilotos, parrilla, todo nuevo. ITV. Tlf. 670-510814 Ref nº 158.262

SEVAI, S.L.
CONCESIONARIO OFICIAL

RESTAURACIÓN Y VENTA DE CLÁSICOS INGLESES
- Mecánica, Chapa y Pintura.
"CLÁSICOS CON ESPECIFICACIONES DE CLIENTES POR ENCARGO"
Ctra. Madrid-Toledo, km. 63,300
45280 Olías del Rey (Toledo)
Tlfno: 925-354958
Fax: 925-353999
sevai@jaguar-toledo.com
www.jaguar-toledo.com

JAGUAR



Escaneado con CamScanner

● **TR4.** Chasis, chapa y pintura hechos. F. Moret. Tlf. 91-8514651 Ref nº 158.369

● **TR4.** Color azul. Cuero. Llantas de radio. Madrid. Tlf. 629-034128 Ref nº 154.037

● **TR4. Año 1963.** Overdrive. Llantas de radios cromadas. Todo original. Precioso. Matrícula original. 3.000.000 Pts. Tlf. 94-6743799 Ref nº 155.343

VAUXHALL

● **Año 1948.** Matrícula 80000. Volante a la izquierda. Ruedas banda blanca. Restaurado total. ITV. 1.900.000 Pts. Tlf. 91-8961282 Ref nº 151.590

VOLKSWAGEN

● **Escarabajo 1200.** 6 voltios. Tapicería original. Tlf. 91-3022745 Ref nº 156.409

● **Escarabajo 1200. Año 1962.** Excelente estado. Una joya. Precio muy razonable. Tlf. 670-975975 Ref nº 151.204

● **Escarabajo 3p. Año 1972.** Verde. 25.710 Km. Buen estado. ITV. 670.000 Pts. Tlf. 606-048031 Ref nº 158.337

● **Oval. Año 1954.** M-118. Original. Muy entero. ITV. 600.000 Pts Tlf. 96-3822656 Ref nº 156.270

● **Rabbit GTI 1.8. Año 1983.** B-FY. 122.000 km. Rojo. Buen estado. 375.000 Pts. Tlf. 607-771144 Ref nº 158.272

● **Sirocco White Cat. Año 1985.** Impecable. 62.000 Km, reales. Totalmente original. Solamente 550.000 Pts. Tlf. 650-813828 Ref nº 157.878

VOLVO

● **121 5puertas. Año 1963.** 97.000 Km. Tapicería original. 975.000 Pts. Juan. Tlf. 657-914566 Ref nº 154.308

● **121 2p. Año 1966.** Verde manzana. Tapicería original. Impecable. Repuestos. Convenir Tlf. 96-5652692 Ref nº 123.292

● **Coggiola Coupé.** Prueba Motor Clásico nº 162. Madrid Tlf. 629-034128 Ref nº 158.221

WILLYS

● **M-38 A1C.** 24 voltios. Anfibio. En perfecto estado. Tlf. 91-5763611 Ref nº 116.798

REPLICAS

● **Lotus** Super Seven, Mallorca 1800. Capota dura y blanda. Fibra vidrio. Negro. 1.700.000 Pts, negociables. Tlf. 649-837878 Tlf. 91-3003524 Ref nº 158.393

● **MG TD Réplica. Año 1989.** Excelente descapotable deportivo inglés. Exacta réplica color verde inglés, tapicería blanca. Precioso, perfecta mecánica Volkswagen. Funcionando perfectamente. 2.100.000 Pts negociables. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 154.012

● **Taure deportivo descap.** Año 1944. 2+2. Nuevo. Beige. Cuero rojo. 2.500.000 Pts Tlf. 96-5865228 Ref nº 155.490

VENDO MOTOS

MONTESA

● **Impala 2 175. Año 1982.** Muy buen estado. 125.000 Pts. Madrid. Tlf. 91-3691708 Tlf. 670-888229 Ref nº 158.153

SOLEX

● **Todos los modelos.** Lotes de 10. Funcionan kike33@wanadoo.fr Tlf. 00-33689104420 Ref nº 156.177

VELOSOLEX

● **Clásica** Recíbala en su domicilio. A estrenar por sólo 119.000 Pts Tlf. 968-612126 Ref nº 135.610

VARIOS

COCHES

● **¿Qué Rolls u otro coche** clásico busca en Inglaterra (volante derecha o izquierda)? Conocemos la mayoría de los Traders ingleses y tenemos una relación especial con ellos. Precios incluido transporte España. Aloha Motors, S.L. Tlf. 95-2817470. Tlf. 670-668831. Fax. 95-2908053. Tlf. Ref nº 148.044

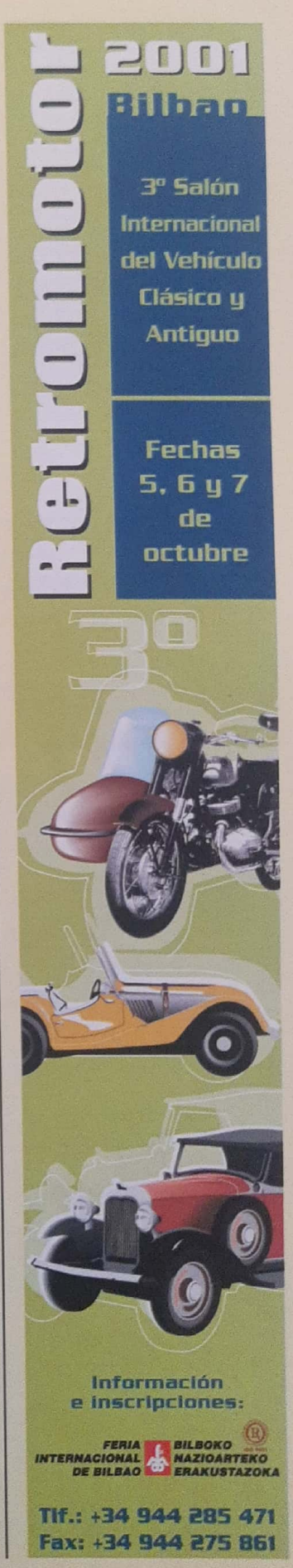
● **Cadillac Convertibles** 60&70. Alquiler coches clásicos americanos 50's&60'S. Corvettes, Pick Ups, para publicidad www.okclassicsdesign.com Tlf. 608-746372 Tlf. 93-8893570 Ref nº 158.464

● **Camionetas Opel,** Ford, Chevrolet, Oldsmobile y furgón DKW 800 S. Tlf. 609-836441 Ref nº 145.612

● **Citroën 11 Ligero** Negro y bicolor. Rosalie. Año 1932. VW Puma Coupé, año 70. Mercedes 190 Ponton y Colas, faro redondo. Seat 1400 B. Año 1956. Tlf. 609-836441 Ref nº 142.025

● **Citroën C4 Pick Up Roadster. Año 1928.** Fiat Balillas, año 34 y 36. Más uno para piezas. Tlf. 609-836441 Ref nº 145.615

● **Coches Británicos.** Cualquier época, cualquier precio, cualquier estado. Buscamos coches para usted por toda Gran Bretaña. Pídanos información sin compromiso. Usted nos lo pide y Airie busca



Escaneado con CamScanner

y encuentra la mejor calidad-precio. Airie Tlf. 94-4246737 Ref nº 142.141

● **Coleccionista vende** 20 clásicos. Impecables. Aston Martín DB5+19 de otras marcas. Tlf. 91-8907599 Ref nº 147.805

● **Escarabajos reconstruidos** y transformados. Con garantía. Dodge 3700, año 70. Tlf. 609-836441 Ref nº 145.611

● **Fiat 509 Coupé.** Carrocería Weyman. Fiat 1400 Cabriolet. 4 plazas. Lincoln Zephir V12 Coach. Tlf. 943-392291 Ref nº 157.950

● **Ford T. Año 1924.** Doble Faeton. ITV. 2.750.000 Pts. Studebaker Big Six. ITV. 6.500.000 Pts. Renault Alpine 1440 cc. ITV. 2.950.000 Pts. Ossa Yankee. Mañanas Tlf. 977-661934 Ref nº 158.546

● **Jaguar SS 1.5 Cabrio. Año 1939.** Totalmente restaurado. Delage DI-C Torpedo. Año 1924. Caja aluminio. Totalmente restaurado. Tlf. 609-356289 Ref nº 156.81

● **LANCIA Beta Coupé. Año 1979.** Inocenti 120 L. Año 1977. Los dos perfectos. También cambiaría por Mercedes clásico. Zona de Badajoz. Tlf. 924-552248. Tlf. 617-491607 Ref nº 156.529

● **Magnífica nave** comercial cerca de Benidorm. Ideal venta de automóviles. 75.000.000 Pts. Tlf. 608-508570 Ref nº 153.929

● **Más de 50 clásicos** en stock permanente. Tenemos Jaguar, MGB. Mercedes Pagoda, Triumph TR 3, TR 4, Austín Healey, etc. Hasta unos cincuenta clásicos. Llámenos para consultar sin compromiso o si desea vender su clásico en depósito. J. Tulla Classic. Tlf. 93-2052212. Barcelona. Tlf. 639-288645 Ref nº 151.965

● **Mini 1300** Documentación 850. Recién reparado. Seat 1500 motor Barreiros. Porsche 924 Tlf. 646-418782 Ref nº 157.157

● **Plymouth Familiar. Año 1965.** Único en España. Plymouth Coupé De Luxe, año 41. Puma Coupé, año 69. Porsche 924. Dodge Dart, año 65 y 71. Opel Manta Tlf. 609-836441 Ref nº 145.614

● **Renault Juvaquatre. Año 1947.** Varios 4-4 Ondines, R8, R10, Seat 600, 1400 C y 1500, 124 Sport 1600, Mini 1275 GT, y otros. Tlf. 609-836441 Ref nº 145.613

● **Restaurador vende** varios clásicos. Estado 1 terra.es/personal5/mve.martin www.arrakis.es/~mve Tlf. Ref nº 153.061

● **Se venden 40 coches** clásicos y antiguos. Tlf. 91-4460203 Tlf. 646-288101 Ref nº 154.287

● **Seat 850 Spider. Año 1970.** Azul. 2 capotas. 1.100.000 Pts. BMW 1602. Beige. 600.000 Pts. ITV. Perfectos. Motor Clásico Nº 139 y Nº 158 pag. 73. Spider a restaurar con papeles. 300.000 Pts. Tlf. 609-228585. Tlf. 96-1561644/1775687 Ref nº 154.314

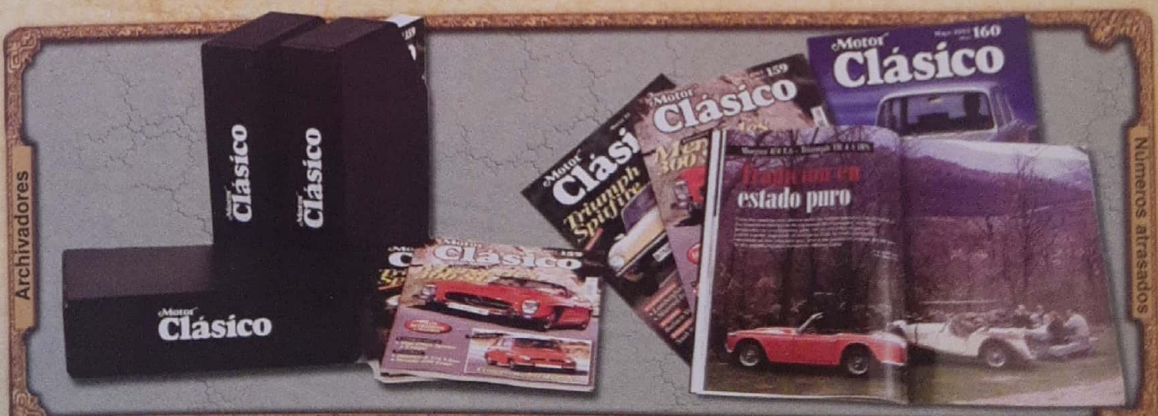
● **Transporte exclusivo** de clásicos sobre remolque. Precios económicos. Tlf. 91-8418565 Tlf. 649-114800 Ref nº 133.972

● **Triumph TR7.** Porsche 924. Seat 124-1800. Pontiac 350. Baratos. ITV. Tlf. 977-661934 Ref nº 158.541

● **Vendo o cambio lote:** Mercedes 280 S (500.000 Pts), Mercedes 350 SL (2.200.000 Pts) y Jaguar XJ6 (1.250.000 Pts), motor nuevo. Tlf. 670-665555 Ref nº 156.671

SERVIPRESS Motor Clásico

Para completar su colección



ACHIVADORES

PRECIO UNITARIO (Tarjeta o cheque)	1.400 pts.	PRECIO UNITARIO (CONTRA REEMBOLSO)	1.550 pts
OFERTA 3 UNIDADES (Tarjeta o cheque)	3.050 pts.	OFERTA 3 UNIDADES (CONTRA REEMBOLSO)	3.200 pts.

NÚMEROS ATRASADOS

• Existencias limitadas •

PRECIO CON TARJETA O CHEQUE	1.140 pts.
CONTRA REEMBOLSO	1.675 pts.

Números agotados:
Del 1 al 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 58, 61, 70, 73, 76, 90, 92, 93.

Llame ahora y solicite ya su pedido
Tel. 91 347 01 37
(de 8 a 18h.)

Llámenos y pídanos lo que necesite...... le diremos el importe exacto y la modalidad de pago más cómoda para usted.
MOTORPRESS-IBÉRICA, S.A. - SERVIPRESS - c/Áncora, 40 • 28045 MADRID

● **Volkswagen Bus. Año 1968.** ITV. Mecánica excelente. Camping. Muchos componentes nuevos. Regalo piezas. A toda prueba. JV-MONFORTE@airtel.net Burgos. Tlf. 627-591071 Ref nº 156.422

● **www.autoretro.net Colección** privada de automóviles nacionales. Compro Seat clásicos. Tlf. Ref nº 149.693

● **www.cochesclasicos.com El** portal del vehículo clásico en internet Tlf. Ref nº 144.162

MOTOS

● **Bicicleta eléctrica** recargable silenciosa. Autonomía: 70 kms. Velocidad máxima: 25 Km/H. No necesita seguro, casco ni matrícula. Recíbala en su domicilio por 129.900 Pts. Tlf. 968-612126 Ref nº 153.871

● **Bultaco Metralla 62,** Saturno restaurada, Ciclo 49, Tralla 101, Metralla GTS, GT, varias Sherpas, Lobito, Pusrsang, Frontera, Matador. Disponemos de todas las calcas/adhesivos de Bultaco, Ossa, Montesa, Ducati y recambio Tlf. 610-210921 Ref nº 135.281

REPUESTOS

● **¡Tulipas & pilotos,** años 20-60, cualquier marca !. Reproducción, reparación, re-colocación, rectificado en ambar. ITV. Novedad tulipa rojo/ambar para MGA, Jaguar XK, 7.500 Pts. Pontón Coupé/Adeanuer, 19.900 Pts. La Cochera Tlf. 91-8523932 Ref nº 147.788

● **¡Cortavientos /deflectores!** para cabrios clásicos o modernos. Específico para cada modelo. Sin perforar. Use su cabrio incluso en otoño. La Cochera. Tlf. 91-8523932 Ref nº 147.789

● **Asientos originales** Alpine A 110. Impecables. Tlf. 670-448275 Ref nº 157.040

● **16 Pasos de rosca.** 6 velocidades. 52 cm entre puntos. Envíos a provincias. Tlf. 968-612126 Ref nº 58.051

● **Cambios automáticos.** Somos especialistas en reconstrucción de cambios automáticos clásicos y actuales. Disponemos de cualquier parte o kit para los mismos. Distribuidores oficiales de Napa y Transtar. Garantía de las reparaciones. Importamos directamente de Estados Unidos las partes y cualquier recambio americano. Trans Parts. Fax: 91-7256221. Tlf. 91-7262800 Ref nº 117.786

● **Cambio portabultos** y portarueda trasero por portarueda trasero aluminio de Lambretta 125 LD. Llamar de 15 17 H. Tlf. 985-326174 Ref nº 157.366

● **Hard-Tops (Capota dura)** para Jaguar, MG, Sunbeam, Triumph. De 100.000 a 145.000 Pts. Capotas blandas para todas las marcas a partir de 29.800 Pts. Capotas planas, fundas de

EL DESVAN del AUTOMOVIL, S.L.

Apdo. 5189 – 28080 MADRID
Tel./Fax: 914 743 285 (Sólo Mañanas en Agosto).

RECAMBIOS Y ACCESORIOS PARA RENAULT 4-4, R-8,SEAT 600, MERCEDES, MINI, CITRÖEN 11 Y 15, 2 CV.

GUIAS DE RESTAURACION:
CONOZCA SU VEHÍCULO, COMO RESTAURARLO y COMPRARLO. DISPONIBLES: Nº 1 RENAULT 4-4, Nº2 CITRÖEN TRACCION (4 Cil), Nº 3 SEAT 600 Y 600 D. PROXIMO Nº 4 MINI (Reino Unido).

LLAMAR AL 636320350

ULTIMOS DIAS DE AGOSTO: CIERRE TOTAL DE LA EMPRESA

ESTE VERANO Y POR DIVERSOS MOTIVOS : VACACIONES, CAMBIOS EN LA EMPRESA, ETC, EL DESVAN NO HA TENIDO UN FUNCIONAMIENTO CORRECTO.

AGRADECEMOS LA COMPRESION DE NUESTROS CLIENTES Y ROGAMOS DISCULPEN MOLESTIAS.

Escaneado con CamScanner

18 EDICIÓN INTERNACIONAL
AUTO RETRO Barcelona
Fira de Barcelona
PALACIO 7
EXPOSICIÓN-COMPRA-VENTA

capota, materiales para capota, clips y otros accesorios. Galacta. Avda. Tibidabo, 67. 08035 - Barcelona. Tlf. 93-4187721. Fax. 93-4187873 Tlf. Ref nº 49.219

● **Kit de banda blanca** para neumáticos negros. Anchura de 1,5 cm a 7,5 cm. Para llantas de 8» a 19». Precios a partir de 2.500 Pts/unidad. Galacta. Avda. Tibidabo, 67. 08035-Barcelona. Tlf. 93-4187721 Ref nº 155.315

● **Lunas para automóviles** clásicos, para casi todas las marcas y modelos. Precios interesantes. Cochera. Tlf. 91-8523932 Ref nº 156.553

● **Mecánicas completas** varias de coches. Años 30-40-50. De 22 a 23 H. Tlf. 687-828872 Ref nº 154.852

● **Motor completo** MG A 1500 cc. Buen estado. Barato. Tlf. 637-811041 Ref nº 158.537

● **Motor y caja** de cambios para Mercedes Colas diesel, de faro redondo. Tlf. 676-469095 Ref nº 157.010

● **Motores para** bicicletas. Kit completo para montar. 57.900 Pts. Envíos a provincias. Tlf. 968-612126 Ref nº 58.053

● **Porsche 911 RS Carrera** Vendo tapa motor «Cola de Pato» original Porsche. Impecable. Tlf. 609-036070 Ref nº 158.120

● **Procedente taller** años 30: motores modelo Ford T, Ford A, V8, Chevrolet 6 cil, Witer con caja de cambio, Citröen C-4 y varios más. Chasis completo Fiat 509. Ford T camioneta año 24. Coche Ford años 40. Humbert años 50. Todo para reconstruir. Ejes delanteros T, A, Chevrolet. Pistones, segmentos, bielas, material de dirección, aletas, carrocería completa de Ford T Tudor años 20. Magnetos, delcos y material eléctrico. Mucho más material. Se vende todo el lote completo o por piezas. Tlf. 607-808594 Ref nº 157.180

● **Recambios para Rolls Royce/** Bentley, Jaguar y Daimler. Nuevo y segunda mano para todos los modelos y años. Precios sin competencia. Aloha Motor S.L. Tlf: 95-2817470 Tlf. 670-668831 Ref nº 134.213

● **Si tienes un Alfa clásico** y necesitas cualquier tipo de recambio (mecánica, electricidad, carrocería, tapicería), llama. Precios razonables. Rapidez. Tlf. 977-369517 Ref nº 149.203

● **Tapicería interior** y asientos para Mercedes 220 Colas. Cuero rojo. 100.000 Pts. Tlf. 649-091025 Ref nº 156.934

● **Toda clase de** repuestos, para coches y motos, entre los años 20 y 30. Noches. Tlf. 91-6149341 Ref nº 158.382

● **Todo tipo de** recambios y Volkswagen Escarabajos. Nuevos y usados. Motores, etc. Envío a domicilio. Asesoramiento gratuito. Precios sin competencia. Tlf. 91-6331020 Ref nº 42.058

● **Triumph, y MG** repuestos. Encuentro todo. Precios inmejorables en moquetas, aislantes, kits de maletero, etc. Para Triumph, MG, Mini y Austin Healey. Anglo-classic. Cris. Tlf. 91-6403167. E-Mail hog1_es@yahoo.com Tlf. Ref nº 123.053

DOCUMENTACION

● **1000 Vehículos** antiguos y clásicos, ya están funcionando con «sus papeles» en regla. No importa si no posee ningún documento del mismo, está dado de

Pidanos un presupuesto sin compromiso de .....
Kits de preparación, equipos de motor, caja de cambios suspensiones, tapicerias, capotas, accesorios y todos los recambios que necesitaras para tu clásico inglés.
Recambios Mini, MG, Triumph, Austin Healey, Jaguar.
CARS BY SYMON
TEL - 93 636 42 39
FAX - 93 664 26 91
E Mail - recambios@carsbysymon.com
ES NUESTRO SERVICIO EL QUE MARCA LA DIFERENCIA .....

Escaneado con CamScanner

AUTOMÓVILES
MOTOS
ACCESORIOS
RECAMBIOS

AUTO RETRO Barcelona
CELEBRA
SU MAYORÍA DE EDAD

AUTOMOBÍLIA
JUGUETES
DOCUMENTACIÓN
COMPLEMENTOS

Tel. 93 410 59 51 - Fax 93 321 21 34 - www.autoretro.es - e-mail: autoretro@menta.net

27 OCTUBRE AL
4 NOVIEMBRE
2001

baja, o no es el titular. Solicite información al momento llamando a CARS 1.247 S.L. Santiago García Floro. Paseo de la Castellana, 266 2º D. 28046-Madrid. Tlf/Fax: 91-3156724 y Tlf. 609-230955 Ref nº 45.811

● **Documentación vehículos** clásicos e históricos. Información y orientación. Valoraciones. Gestoría Luis Moreno, desde 1970. C/ Juan Bravo, 66. Madrid. Fax: 91-4029735 Tlf. 91-4014020 Ref nº 135.153

● **Especialistas en documentación** de vehículos clásicos y antiguos. Matriculación vehículos históricos, importaciones, homologación, transferencias, rehabilitaciones y actualización documentación www.gesclassic.com Gestoría Fernández Méndez. C/ Puerta del Sol, 4 1º C (previa cita). 28013-Madrid. Tlf./fax 91-5334038 Tlf. 654-428230 Ref nº 150.103

● **Manuales y libro** de taller en español de: Rolls Royce Silver Cloud 2, Silver Spirit/Spur, Morris «8», BMW R12 Guerra, R 51-61-66-71. Encendido Bosch de los años 30, La Salle 1927. Tlf. 975-214398 Ref nº 157.568

● **Podemos ayudarle** a solucionar el problema en la tramitación y puesta al día de la documentación de su vehículo clásico o antiguo. No importa si no posee ningún documento del vehículo, está dado de baja o no es el titular. Asesoria del Automóvil Cars 1247 S.L. Santiago García Floro. Pº de la Castellana, 268 2º D; 28046 Madrid. Tlf. 609-230955. Fax y Tlf. 91-3156724 Ref nº 155.196

AUTOMOBILIA

● **Revistas Motor Clásico:** 21, 22, 23, 26, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 51, 52, 54, 73 y 90 Tlf. 96-3962668 Ref nº 155.950

COMPRO

● **Cadillac** Eldorado 53 Convertible restaurado o para restaurar. No importa documentación Tlf. 609-539666 Ref nº 154.725

● **Coche** clásico Rolls-Royce o similar. Para bodas y celebraciones. Remitir fotografía con caracterísiticas y precio. Tlf. 636-465691 Ref nº 157.427

● **Coches** y motos anteriores al año 1950. Restaurados o para restaurar. Pago al contado. Tlf. 696-656422 Ref nº 156.067

● **Coches** clásicos descapotables o Coupés del año 1950 al 1975, especialmete Jaguar, Porsche, Austin Healey, MG, Alfa Romeo, Mercedes, etc. Javier Tulla. Tlf. 639-288645 Ref nº 151.961

● **Motor** Triumph Spitfire. Llantas Mini Lite 13», o réplica de las llantas. Tlf. 956-441417 Ref nº 154.838

● **Para** R8 Gordini 1300, compro caja 5 velocidades y motor Gordini Tlf. 649-801042 Ref nº 157.337

● **Recambios** de MG, modelo TD. Parachoques, bujes, llantas radios y varios. Tlf. 93-7533817 Ref nº 158.544

● **Wartburg** Trans 353 Pick Up. Tlf. 00-491726473071 Ref nº 158.092

Escaneado con CamScanner

COMO REDACTAR UN ANUNCIO

- Para la venta de un coche, escriba por este orden: Marca, modelo, nº de puertas, año o matrícula, color, kilómetros, extras, precio y teléfono de contacto.

COMO RELLENAR EL CUPON

- Es imprescindible cumplimentar todos los apartados.
- Ponga una letra mayúscula en cada casilla.
- Deje una casilla libre entre palabra y palabra.

FORMAS DE PAGO

- **Contratación por correo:** con tarjeta de crédito o talón bancario a nombre de Motorpress-Ibérica.
- **Por teléfono o fax:** exclusivamente con tarjeta de crédito.

IMPORTANTE: En cada número se publicarán los anuncios recibidos antes del día 10 del mes anterior.

BOLETIN DE ANUNCIOS

Recorte o fotocopie este cupón

MERCADO Motor Clásico

Motorpress-Ibérica
Ancora, 40. 28045 Madrid
Fax: 91 347 04 62

Nombre y apellidos _____

Dirección _____

Población _____ CP _____

Teléfono _____ DNI ó NIF _____

☐ COMPRO ☐ VENDO

TEXTO A PUBLICAR:

	1.500 ptas.
	2.500 ptas.
	3.500 ptas.
	5.500 ptas.

El anuncio debe respetar el módulo elegido y comprender en este orden: marca, modelo, año, kilómetros, extras, precio, teléfono y nombre.

SOY SUSCRIPTOR DE MOTOR CLASICO (Nº_____) Y DESEO BENEFICIARME DEL DESCUENTO DEL 50% EN EL IMPORTE TOTAL DE MI ANUNCIO

MESES A INCLUIR ☐ CON FOTO (+2.000 ptas.) ☐ **IMPORTE TOTAL A PAGAR** ☐ **PTAS.**

FORMA DE PAGO:

Talón bancario, a nombre de Motopress-Ibérica ☐

Tarjeta de crédito N.º _____

Visa ☐ 4B ☐ Master Card ☐ Amex ☐

Fecha de caducidad ____ / ____

Firma

(Titular de tarjeta)

NO SE ADMITEN GIROS POSTALES

AVISO Sólo serán publicados aquellos anuncios en cuyo cupón aparezcan reseñados todos los datos solicitados, incluidos teléfono y DNI/NIF, y que se encuentren al corriente de pago. La contratación de anuncios por adelantado se considera en firme y en ningún caso podrán ser anulados.

50% OFERTA ESPECIAL

Los suscriptores de Motor Clásico se podrán beneficiar de un 50% de descuento sobre el importe total de sus anuncios (la oferta no incluye las fotos). Para ello tienen que indicar su número de abonado.

ANUNCIOS POR PALABRAS

91-3470597

ATENCIÓN AL LECTOR

Servicio de consulta y solicitud de números atrasados

91-3470137

De 8:00 a 15:00 horas

Motor Clásico
Motorpress-Ibérica

Presidente
FRIEDER STEIN
Consejeros
EKHARD POHLE, FEDERICO FRÜHBECK (Secretario), ANDREAS GEIGE
Consejero - Delegado
JOSÉ LUIS SAMARANCH
Subdirector General de Información
EDUARDO AZPILICUETA
Editor Ejecutivo
F. JAVIER RECIO

Director: FELIPE DE LA RICA

Redactor Jefe: Jesús Bonilla. **Redacción:** I. Saenz de Cámara. **Colaboradores:** Christian Manz, Emilio Polo, Andrés Ruiz, Pablo Villanueva, Cris Laffond, Igor Szumlakowski, Xavi Molero, Carlos Mosquera, José A. A soro, Andrés Vara. **Diseño y maquetación:** Carlos Cifuentes (Jefe de ño), Ángela Simón (Jefe de equipo), Isabel García, Cristina Medina, F **grafía:** Emilio Jiménez (Director), José Fdez. Pacheco, Antonio R. Go Ignacio Oller, Javier Martínez, Alicia Ruíz. **Centro de Documentación:** Mazorra (Directora), José Luis Maroto (Jefe de Documentación), Fern Galán (Jefe de Documentación Gráfica), Antonio López, Jesús García, nando Sánchez. Agencias: DPPI, PHOTO 4, EFE, KEYSTONE, MOTORP RADIAL, AUTOMEDIA, SIPA, CRONOSCAR. **Secretaría de Redacción:** men Fernández Gómez. **Redacción:** Ancora, 40. C. P. 28045 Madrid. Te 347 01 41. Fax: 91 347 01 43. E-mail: motorclasico@mpib.es

Departamento de Arte
Director: FRANCISCO LABORDE
Eduardo Sampedro (Jefe de Equipo), José Luis Guedón, José Rubies, Barbas, Ramón Cánovas

Departamento de Publicidad
Director comercial: AGUSTÍN VALERO
Subdirector comercial: César Sánchez
Director de división: Miguel Ángel Zubillaga
Director de publicidad: Francisco Montejano. **Publicidad Madrid:** Vi Ferreiro (Jefa de publicidad), Mª Jesús Sánchez, Rafael Blanco. An 40. CP 28045 Madrid. Tfnos.: 91 347 02 02 - 91 347 01 94 - 91 347 05 93. F 347 02 04 E-mail: pubespeciales@mpib.es. **Publicidad Barcelona:** Alb la Torre, Loles Peyra. Rambla de Catalunya, 91-93. C.P. 08008. Tel.: 93 39. Fax: 93 467 00 40. **Publicidad Sevilla:** Maribel Amblar. Cuna,4 41004. Tel.: 95 456 01 90. Fax: 95 456 06 45. **Publicidad Bilbao:** Yolan mingo. Nicolás Alcorta, 2 C.P. 48 003. Tel.: 94 444 85 73. Fax: 94 422 32 2 **blicidad Gijón:** Jesús Rivas. General Suárez Valdés, 19, 1ºD. C.P. 3320 98 533 91 11. Fax: 98 533 95 24. **Coordinación Central de Publicidad:** A Díaz Ganuza (Directora), Begoña Calvo. Ancora, 40. 28045 Madrid. T 91 347 01 62 – 91 347 05 88. Fax: 91 347 02 04

Suscripciones: Motorpress-Ibérica: David Cortés. Ancora,40.2804 drid. Tel.: 91 347 05 85. Fax: 91 347 04 62. E-mail: suscripciones@m press-iberica.es. **Ejemplares Atrasados y Atención al lector:** Con Main. Horario: lunes a viernes, 8 a 18 horas. Tel.: 91 347 01 37. Fax: 91 3 62. E-mail: attlector@mpib.es. **Cesión de derechos y de material gr** AGENCIA MOTORPRESS. Elena Mazorra. Tel.: 91 347 00 64

Director Financiero: JORGE SANTOS
Director de Marketing: ANTONINO G. BERGES
Director de Relaciones Externas: MIGUEL ÁNGEL GUERRERO
Director Internacional: JESÚS CARRERA
Director de Compras y Empresas Participadas: HELMUT FABER
Director de Personal y RRHH: JOSÉ MANUEL H. LUCENDO
Director de Informática: ANA ISABEL GONZÁLEZ
Director de Distribución: JOSÉ COTO
Director de Producción: JULIÁN HUELVES

SEDES

Madrid: Ancora, 40. 28045. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52. **Barce** Pere Calsina Rue (Delegado). Rambla de Catalunya, 91-93. C.P. 08008. 93 0467 00 24. Fax: 93 467 00 40. **Sevilla:** Maribel Amblar Valladares (D gada). Cuna,46. C.P. 41004. Tel.: 95 456 01 90. Fax: 95 456 06 45. **Bilbao:** A Toña Güenaga (Delegado). Nicolás Alcorta, 2. C.P. 48 003. Tel.: 94 421 4 Fax: 94 422 32 22. **Gijón:** Luis Poncela (Delegado). General Suárez Va 19, 1ºD. C.P. 33204. Tel.: 98 533 91 11. Fax: 98 533 95 24

Fotomecánica: Megatipo, S.A.. Manuel Tovar, 38. 28034 Madrid. Tel.: 91 19 83. Fax: 91 358 08 70. **Imprime:** Altair-Quebecor. Ctra. Nacional IV, de a Seseña, km. 2,700. C.P. 45223. Seseña (Toledo). **Distribuye:** Motorpr Ibérica, S.A. Ancora, 40 C.P. 28045 Madrid. Tel.:91 347 01 54. Fax: 91 34 52. **México:** Distribuye CIA Americana de Ediciones, S.A. De CV. Cade C tilla 266-Colonia Alamos Delegación Benito Juárez. 03400 México. **Argen na:** Distribuye: Capital: Huesca Sanabria. Baigorri, 103. Cap. F. T 3043510/7972. Interior: D.I.S.A. Pte. L.S. Peña 1832.1132 Buenos Aires. 304 93 77. **Transporte:** Itac, S.A. Transporte Urgente. c/ Diciembre s/n c Marzo, Polígono Industrial Fin de Semana. 28022 Madrid. Tel.: 91 329 5 **Transporte aéreo:** Press Cargo; S.A. Torres Quevedo, 46. C.P. 28022 Mad Tel.: 91 747 37 11

Depósito legal: M-36042-1986

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información. Difusión controlada por OJD. Precio: 800 ptas., IVA incluido. Canarias: 825 ptas., gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 800 ptas., gastos de transporte incluidos.

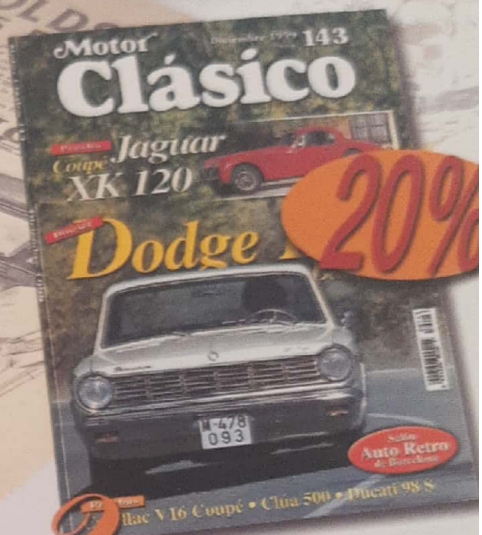
Printed in Spain

Escaneado con CamScanner

Pasión por lo clásico

Motor Clásico

Suscríbase a Motor Clásico para disfrutar de lo más exclusivo ...con un regalo para coleccionistas



1 Un clásico llavero que ha hecho historia

12 números de Motor Clásico + 1 llavero exclusivo, por sólo 9.600 ptas.

El llavero exclusivo de **Motor Clásico**, fabricado en latón, es una pieza apreciada por los coleccionistas que marcó toda una época.

2 Con un ahorro sobresaliente

12 números de **Motor Clásico**, con el 20% de descuento, por 7.680 ptas.

AHORA TAMBIÉN CONTRA REEMBOLSO

Para que sea más fácil y rápido

SUSCRIPCIONES

91 347 05 85

Fax 91 347 04 62

www.autopistaonline.com

MOTORPRESS-IBÉRICA
Dpto. de Suscripciones
Apdo. de Correos 14270
28080 MADRID

- Si le falta algún número de la revista, mientras está en vigor su suscripción, llámenos y se lo remitiremos de nuevo sin cargo alguno.
- Un mes antes del vencimiento de su suscripción, le enviaremos un aviso para que, si lo desea, confirme su renovación o proceda a cancelarla.

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN Motor Clásico

☐ Sí, deseo suscribirme a **Motor Clásico** ☐ Sí, deseo renovar mi suscripción a **Motor Clásico**

Elijo la siguiente opción:

1 ☐ 12 números y 1 llavero exclusivo, por sólo 9.600 ptas. (57,7 euros). (Oferta válida hasta agotar existencias)

2 ☐ 12 números, con el 20% de descuento, por 7.680 ptas. (46,1 euros).

DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos ..... D.N.I. /N.I.F. .....

Domicilio ..... Nº ..... Piso .....

C.P. ..... Población .....

Provincia ..... País .....

Fecha nacimiento ..... Teléfono .....

E-mail .....

Profesión/actividad .....

- **Suscripciones en el extranjero (sin regalo), con envíos por vía aérea y forma de pago por VISA o Cheque Bancario.**
  - **Europa: 12 números por 11.000 ptas. (66 euros).**
  - **Resto del mundo: 12 números por 15.000 ptas.(90 euros).**

Fecha ___/___/___

FORMA DE PAGO

☐ CONTRA REEMBOLSO **POR CORREO**

☐ CONTRA REEMBOLSO Y ENTREGA EN DOMICILIO POR **SERVIPACK** (con incremento de 450 ptas. por gastos de envío)

☐ ADJUNTO CHEQUE BANCARIO a nombre de MOTORPRESS-IBÉRICA, S. A. (Enviarlo junto al boletín debidamente cumplimentado a la dirección que figura al pie de este cupón).

☐ TARJETA DE CRÉDITO ☐ VISA ☐ 4B ☐ MASTER CARD ☐ AMEX

Nº ____

Fecha caducidad ___/___ (Mes / Año)

☐ DOMICILIACIÓN BANCARIA (Únicamente para suscripciones con el 20% de descuento). Ruego que con cargo a mi cuenta o libreta de ahorro se atiendan, hasta nuevo aviso, los recibos que sean presentados por MOTORPRESS-IBÉRICA, S.A., en concepto de mi suscripción a la revista MOTOR CLÁSICO.

Cta./Libreta nº ____ (Clave entidad / Oficina / D.C. / Nº cuenta)

Titular de la Cuenta .....

Banco/Caja ..... C.P. .....

Calle .....

Población .....

Provincia .....

Firma (titular de la cta., libreta o tarjeta)

Cumplimentar con MAYÚSCULAS todos los datos de este boletín, o una fotocopia del mismo y mandarlo a:
MOTORPRESS-IBÉRICA, S.A. - Dpto. de Suscripciones - Apdo. de Correos 14270 • 28080 MADRID

La información que ud. nos facilita quedará recogida en nuestro fichero. Ud. tiene derecho a acceder a esta información y cancelarla o modificarla en caso de ser errónea. Si desea que sus datos permanezcan en nuestros archivos, pero no desea recibir información alguna, háganoslo saber. (Ley Orgánica 5/1992, del 29 de octubre) ...o señálelo aquí ☐

Escaneado con CamScanner

AUTO ALCAÑIZ 2001 Classic

8ª Feria del Vehículo Clásico

Recinto Ferial de ALCAÑIZ, del 7 al 9 de DICIEMBRE de 2001

FERIalcAÑIZ
INSTITUCION FERIAL DE ALCAÑIZ

Ayuntamiento de ALCAÑIZ · GOBIERNO DE ARAGON · DIPUTACION PROVINCIAL DE TERUEL · CÁMARA de Comercio e Industria de TERUEL

Recinto Ferial de Alcañiz. 44600 ALCAÑIZ -Teruel- Tel. 978 87 02 12 - Fax 978 87 03 72 - e-mail:ferialcaniz@ferialcaniz.org http://www.ferialcaniz.org/

Escaneado con CamScanner